N° 305. — 7e Année
(Tous les Jeudis)

Dans ce Numéro, un hors-texte en couleurs : MAYER

14 Juillet 1904
40 centimes

LA VIE AU GRAND AIR

Pierre Lafitte & Cie
Femina — Musica
La Vie au Grand Air

Le Tournoi de Tennis à l'Ile de Puteaux

9, avenue de l'Opéra, Paris.
Téléph. 280-52 et 280-56
Télégr. SOCEDIL Paris

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LES APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES DEMARIA FRÈRES

sont ceux qui donnent les MEILLEURS RÉSULTATS

Jumelles "CAPSA"
Appareils "CALEB"

EN VENTE : MAGASIN MODERNE, 21, Rue des Pyramides (Métro : Stations Tuileries, Palais-Royal) — et CHEZ TOUS les NÉGOCIANTS en ARTICLES PHOTOGRAPHIQUES

DEMARIA Frères Constructeurs Btés S. G. D. G., HORS CONCOURS PARIS 1900
2, Rue du Canal Saint-Martin PARIS (Métro-Station "COMBAT")

Sur demande, ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

HYGIÈNE de la TOILETTE

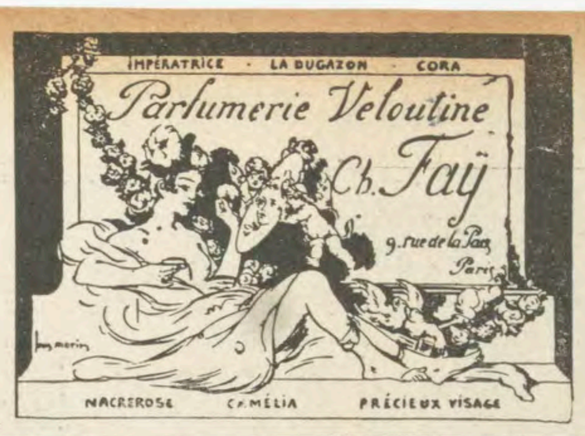
Les qualités désinfectantes, microbicides et cicatrisantes qui ont valu au

COALTAR SAPONINÉ Le Beuf

son admission dans les Hôpitaux de la ville de Paris le rendent très précieux pour les soins sanitaires du corps, lotions, lavage des nourrissons, soins de la bouche qu'il purifie, des cheveux qu'il débarrasse des pellicules, etc.

Le flacon, 2 fr., les six flacons, 10 fr.
DANS TOUTES PHARMACIES

Exiger sur l'étiquette du goulot du flacon la signature FERD. LE BEUF en rouge



PRENEZ GARDE, Mada

vous commencez à grossir, et grossir, c vieillir. Prenez donc tous les jours d dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre ta restera ou redeviendra svelte. — Le flaco 50 dragées est expédié franco par le* LABORATO
1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERT
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

AUTOMOBILES
GILLET-FOREST
7, 10 et 12 chevaux
75, Avenue de la Grande-Armée PARIS

65 ANNÉES DE SUCCÈS
Alcool de Menthe de
RICQLÈS
SEUL VÉRITABLE ALCOOL de MENTHE
CALME la SOIF et ASSAINIT l'EAU
Dissipe les MAUX de CŒUR, de TÊTE, d'ESTOMAC
la CHOLÉRINE
EXCELLENT pour les DENTS et la TOILETTE
PRÉSERVATIF contre les ÉPIDÉMIES
EXIGER du RICQLÈS
HORS CONCOURS, PARIS 1900

LE CONCOURS DE TOURISME
organisé par
Gladiator
est ouvert à tous
Envoi gratuit du Règlement sur demande adressée à GLADIATOR, au Pré-St-Gervais (Seine)
3.000 francs de Prix : Motocyclette, Bicyclettes, Tandems *GLADIATOR* etc.

PHOTOGRAPHE
PAPIER CITRAT
la pochette 0,7
GUILLEMINOT
0,80 la pochette
PAPIER BROMURE

FAUTEUILS DUPONT mûs par la personne assise — à rampes, monté sur ressorts.

Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX à Paris, 10, R. Hautefeuille
Les plus Hautes Récompenses
à manivelles. *Envoi Fco du Catalogue 423 Fig.*

La Semaine Comique, par Henriot.

— Et vous, jeune homme, qu'est ce que vous voudriez faire, plus tard?
— Du cent cinquante à l'heure.

— Premier prix d'Excellence!
— Un livre? voilà qui est vieux jeu... vous ne pourriez pas plutôt me donner une coupe?

— Des exercices physiques!!!... Allons, dix tours de roue à la pompe ou, ce soir, nous n'aurions pas d'eau pour dîner.
— Ça, ça m'est égal... Je ne bois que du vin!

— Comme ça, la nuit, je peux faire des photos, des paysages, à la lueur de ma lampe d'acétylène...

Orléans — Loiret
P. MÉRÉ DE CHANTILLY

Médailles d'Or aux Expositions

ONGUENT ROUGE MÉRÉ
SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU
Guérison rapide et sûre des *Boiteries, Ecarts Efforts, Vessigons, Molettes, Engorgements, Courbes, Suros, Eparvins.*
Effet gradué à volonté.—Pas de traces.
LA BOITE, AVEC BROCHURE, FRANCO : 3 FR. 50

LE PHYSIC BALL MÉRÉ
Est le meilleur purgatif pour tous genres de Chevaux

EMBROCATION MÉRÉ
Dite ***Trésor du Sportsman.***
Liniment revulsif sans rival pour fortifier les jambes des chevaux
La bouteille : 5 fr. — Franco gare, 5 fr. 60.

CAPSULES PERRONCITO ŒSTRES et VERS DU CHEVAL | 3 fr. la Boîte

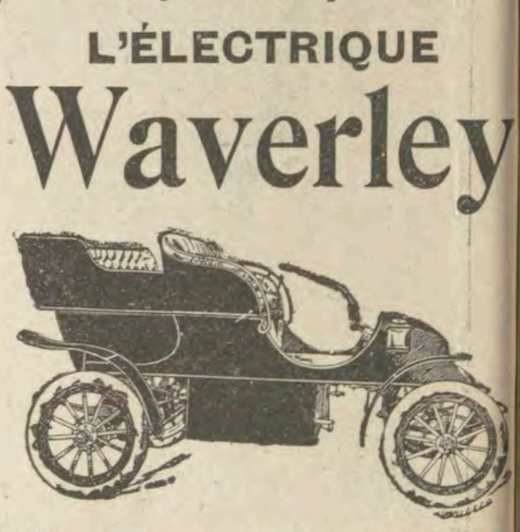
MOTO-NAPHTA
ESSENCE SPECIALE
POUR AUTOMOBILES
En Bidons de 5 et 10 litres
DANS TOUTE LA FRANCE

PRIX MODÉRÉS

Chenil de la Gare d'Auteuil
Grand choix de chiens de toutes races, de garde, de chasse et d'appartements.
109, b. Exelmans (Paris-Auteuil)
Maison d'élevage en Seine-et-Oise

MOTOBLOC
Simplicité, Solidité, Sécurité, Visite facile
UN SEUL CARTER. ATTAQUE DIRECTE, 8 ENGRENAGES EN TOUT
CHASSIS 10-12 CH. 6.400 FR.
102, rue des Vivants, BORDEAUX
239, boulevard Péreire, PARIS

LA VOITURE DE L'AVENIR
la plus pratique, la plus simple et la plus économique, c'est
L'ÉLECTRIQUE
Waverley



qui se trouve exposée chez MM. GODARD & Cie concessionnaires exclusifs pour la France,

Cycles et Motocyclettes
ALCYON

PARIS - 22, avenue de la Grande-Armée - PARIS

SANTAL MIDY
Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en
48 HEURES
les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.
113, faub. St-Honoré, Paris

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

Sports — Librairie Tous les livres de Sports
Demander à notre Sportive

Voitures RiChard-Brasier
16 ch. 1904 disponibles
Carrosserie entièrement aluminium, s'adresser à : M. DONIOL, r. du 14-Juillet, Châteauroux '93.

PLAQUES CADETT
Nouveautés Photographiques
ÉTABLISSEMENTS POULENC Frès
19, Rue du 4 Septembre PARIS

CHAMBRE A AIR
autoréparatrice
sans valves, indégonflable
Brevets STEINBERG
39, rue Sainte-Croix-de-la-Bretonnerie

EOLE

Afin d'être mieux servis, recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers oune allant faire vos achats

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS ET DÉPARTEMENTS . . . 18 fr.
ETRANGER. . . . . 20 fr.

14 Juillet 1904. — N° 305

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE . . . . . 500 fr.

Champion. Contenet.

AU VÉLODROME BUFFALO. — LA RENTRÉE DE CHAMPION

Après une absence de près de cinq ans passés en Amérique, Champion, qui fut autrefois un de nos meilleurs stayers, a fait, dimanche dernier, au Vélodrome Buffalo, une rentrée qu'il n'est pas exagéré de qualifier de triomphale. Notre photographie représente le "petit prodige français" sortant du tunnel qui conduit du quartier des coureurs à la piste, en compagnie de Contenet, son adversaire malheureux dans cette première rencontre.

LA LUTTE AU JAPON

Une séance de lutte dans une arène de Tokio. — A gauche, l'arbitre qui anime l'ardeur des concurrents.

Les Japonais, comme nous l'ont fait savoir de récentes dépêches du théâtre de la guerre, viennent de célébrer à Séoul, par des réjouissances publiques, leur victoire à Kaï Ping. Pour nous renseigner sur le caractère de ces fêtes, il n'y avait que ce simple mot : " la lutte " dans le texte de l'information.

◔ ◔ ◔

Au pays du Soleil Levant, il n'est pas de bonne manifestation de joie sans matches interminables de lutte, sport particulièrement en honneur dans toutes les classes de la société, à la ville comme dans les campagnes, où les jeunes paysans, à défaut de professionnels, luttent entre eux.

La civilisation occidentale moderne n'a pas amoindri la popularité de ce sport, non plus que rien de ce qui est vraiment national, et l'on a répété souvent que les Japonais ne s'attachent qu'aux transformations matérielles à l'instar de l'Occident, et gardent jalousement intactes leurs tradit ons.

Or, en ce qui concerne les origines de la lutte, nous n'avons que la légende pour nous documenter, puisque l'idéographie japonaise ne parut que vers le VIII[e] siècle et qu'il nous faut remonter jusqu'à l'an 24 avant J.-C. pour trouver l'intéressante histoire que voici :

A cette époque, il était d'usage de constituer la garde du palais avec des soldats de carrière et, parmi les officiers de cette garde, il y avait un officier du nom de Taïma-no-Kéhaya, d'une force corporelle surprenante, mais d'une arrogance et d'une brutalité insupportables. Suinin, le souverain, donna-t-il l'ordre de rechercher dans tout le royaume un homme capable de battre cet insolent personnage et de l'en débarrasser? Kéhaya, obtint-il la permission de se mesurer bénévolement avec l'audacieux qui oserait relever son défi à la lutte? Peu importe d'éclaircir la question; mais on nous dit qu'un certain Nomi-no-Soukoun se présenta et tua Kéhaya en lui brisant les côtes d'un coup de pied.

En récompense, Soukoun reçut de vastes territoires dans la province de Yamato, à Tajima, et la permission de codifier sa méthode de lutte.

L'art de la lutte était institué; mais la cour impériale ne le patronna officiellement qu'en l'an 726 de notre ère; ce n'est, en somme, qu'à dater de cette époque, sous le règne de Shomu, et dans les siècles qui suivirent, que l'étiquette de la lutte, les quarante-huit coups reconnus et d'où les coups de pieds, qui valurent à Soukoun sa victoire, sont formellement bannis; les grades des professeurs, la discipline de leur entraînement, les règles de l'arène, furent élaborés et immuablement établis tels qu'ils existent encore maintenant.

Les préliminaires d'une rencontre. — Le salut.

On peut se rendre compte, d'après ce document, qu'au Japon comme en Turquie, les préparatifs d'une lutte sont empreints d'une solennité un peu naïve, qui n'existe pas chez nous.

Pour bien montrer le caractère officiel de ce sport, disons tout de suite qu'en 856, le trône du Japon fut disputé dans une lutte à mains plates. Koréshito et Koretaka, fils de l'empereur Buntoku, briguant tous deux le pouvoir, se mesurèrent, le premier avec Ioshiro et le second avec Natora. Koretaka ayant été défait, Koreshito monta sur le trône de son père sous le nom de Seiwa.

Si nous reprenons les origines du sport athlétique au Japon, nous apprenons que l'empereur Shomu édicta que les luttes feraient désormais partie des cérémonies officielles des fêtes d'automne dites " fêtes des cinq graines ", par lesquelles on célèbre la rentrée des moissons. Or, il se trouva que la moisson fut, cette année-là, des plus favorables; on en conclut que la lutte était agréable aux dieux et la coutume s'en perpétua en manière de rogations.

Pour cette fête, on avait raccolé les hommes les plus forts des diverses parties du Japon, et un certain Shiga-Seirin, de Omi, s'y étant distingué, fut élu arbitre; pendant 450 ans, ces fonctions

furent remplies, à la Cour, par les générations successives de ses descendants jusqu'à l'extinction de sa lignée directe en 1187.

Alors, Yoshida Ietsugu, d'Etchigen, prit cette succession sous le nom d'Oïkaze; l'empereur lui conféra un haut rang parmi les dignitaires du palais, et il reçut, comme insigne de ses pouvoirs d'arbitre, un éventail sur lequel étaient inscrits ces mots : " Prince des Lions ". La maison d'Oïkaze est toujours florissante et ses représentants possèdent encore le droit exclusif de conférer la plus haute distinction aux professionnels : une cordelière de soie blanche faite de deux gros brins câblés et qui se porte à la ceinture.

Les lutteurs furent partagés par Oïkaze en deux camps : les lutteurs d'Orient et les lutteurs d'Occident. Omi étant prise comme province centrale.

Les lutteurs d'Orient prirent comme emblème la fleur de l'althæa, et ceux d'Occident la fleur de courge, qu'ils portent dans les cheveux.

Avant l'établissement du système des équipes et des grades, le champion se mesurait avec le premier venu.

Dans les premières années du XVIIe siècle, la lutte entre professionnels qui, jusqu'alors, avait été réservée aux divertissements aristocratiques, devint une institution populaire; un match public fut donné à Tokio au bénéfice de la réparation de temples et de sanctuaires. L'élan était donné; on ne put revenir en arrière. On pratique cependant encore la lutte devant les sanctuaires de Kamo, à Kioto, et de Kasuga, à Yamata, suivant les vieilles coutumes, mais elles ont perdu leur caractère uniquement religieux.

Singulière position d'attente des concurrents, qui s'observent avant de lutter.

On dit qu'autrefois la taille des lutteurs atteignait 2 m. 20 et qu'ils pesaient 180 kilos. On ne voit plus de pareils colosses dans la nation nippone; mais tandis que la moyenne de la taille chez les Japonais est de 1 m. 50, les lutteurs mesurent 1 m. 80 et pèsent 100 kilos.

Les lutteurs n'appartiennent cependant pas à une race spéciale; ils se recrutent parmi les fermiers, les pêcheurs et les bûcherons. Un garçon bien bâti est mis dès son jeune âge en apprentissage chez un maître et après de longues années d'entraînement sévère et un régime strict, il fait ses débuts dans l'arène. La nourriture du lutteur est frugale et double, comme quantité, de la ration d'un homme ordinaire; seuls les excès alcooliques lui sont interdits.

La profession comprend environ 350 hommes de premier rang, appartenant à l'un ou à l'autre camp, et le champion est une idole populaire. Les lutteurs portent la chevelure relevée en arrière sur le sommet de la tête; ils combattent à peu près nus, vêtus seulement d'un lambeau d'étoffe et d'une large ceinture de soie à franges autour des reins.

Les combats ont lieu sur des arènes de sable, ou sur une plate-forme de sacs pleins de riz, sur lesquels on trace une circonférence de 7 mètres de diamètre, bordée de sacs en paille allongés et remplis de terre qui forment une démarcation étroite et basse. Autour de l'arène sont plantés quatre poteaux entourés d'étoffes de cinq couleurs différentes, symbolisant les cinq graines, et au pied desquels prennent place quatre anciens.

L'arbitre, revêtu du magnifique costume de l'ancien temps, se tient au milieu du cercle; il porte à la main un eventail en soie, insigne de sa fonction. Les adversaires, en entrant chacun de son côté dans l'arene, à l'appel de l'arbitre, dépouillent leur pagne en soie richement brodée et à longues franges torses. Ils saluent l'assistance, mettent la main gauche sur leur cœur, étendant latéralement le bras droit, la paume de la main tournée vers la terre, et jurent obéissance aux décisions de l'arbitre. Ensuite, ils répandent un peu de sel en signe d'amitié, étirent leurs muscles, frappent du pied et se campent enfin face à face, au milieu du cercle, assis sur leurs talons.

A cet instant, la responsabilité de l'arbitre est grande; il doit s'assurer, au moment où les deux hommes s'empoignent, après de nombreuses attitudes de défi d'une part, et de refus du combat de l'autre, que les adversaires sont chacun au même point d'aspiration ou d'expiration et que ni l'un ni l'autre ne profite d'un avantage non prévu dans les règles subtiles de l'art de lutter.

La première étreinte des combattants est, le plus souvent, l'enlacement des bras ou la prise de ceinture. Il ne s'agit pas, comme il est de règle chez nous, de faire toucher les deux épaules, et la victoire appartient à celui qui renverse son antagoniste ou le force hors du cercle; un seul pied hors de la bordure constitue la défaite. Pareils à de bons escrimeurs, les champions les meilleurs ne dépensent que peu de force; ils restent toujours maîtres de leurs mouvements. Le spectateur occidental qui n'est pas initié ne peut s'empêcher de trouver ce genre de lutte un peu mièvre et, pour lui, les combats entre novices qui se dépensent en assauts brusques et en efforts violents lui semblent beaucoup plus pittoresques; mais, quelle que soit l'ardeur déployée, on ne peut outrepasser l'emploi scientifique de la vigueur, et la bonne humeur ne cesse de régner. Quand l'arbitre s'aperçoit que les combattants sont épuisés, il les sépare, puis, après un court temps de repos, il les replace exactement dans la posture qu'ils avaient au moment de l'arrêt, à moins toutefois qu'il ne déclare le combat nul.

Une prise de lutte japonaise.
Elle ressemble étonnamment à une prise de cette lutte spéciale des bergers suisses, que l'on appelle la lutte au caleçon.

Les spectateurs s'animent souvent au plus haut point et jettent aux vainqueurs leurs vêtements qu'ils leur rachètent ensuite à prix d'argent.

Indépendamment des cadeaux qu'ils reçoivent de l'assistance, les lutteurs touchent des émoluments fixes journaliers, variant de 2 fr. 50 à 25 francs, pendant chaque série de luttes d'une durée de dix jours.

C'est au printemps que l'on pratique en grand la lutte dans tout l'empire bien qu'elle ait lieu en toutes saisons à Tokio et dans les autres grandes villes. La profession de lutteur n'est nullement dégradante; les dignitaires sont même très considérés, et le but du professionnel est de devenir un " ancien ". Cette distinction, la plus haute, est réservée à ceux qui ont rendu des services méritoires à leur corporation. On compte actuellement quatre-vingts anciens. Ce sont eux qui organisent les matches, administrent les finances, jugent les contestations en référé et prennent des élèves. Ce dernier privilège n'appartient même pas aux champions.

L'âge venu, ceux qui n'ont pas vu se réaliser l'espoir de devenir un ancien se retirent tranquillement dans leur province natale, pour y gagner leur vie en travaillant, et reprendre les habitudes de leurs ancêtres ruraux.

Telles sont les principales règles qui régissent, au pays de Mme Chrysanthème, le sport de la lutte. On voit que les Japonais sont essentiellement sportifs, mais, comme on a eu l'occasion de le dire ici, à propos du Jiu Jitsu, ce sont surtout des scientifiques qui demandent à l'adresse étudiée plus qu'à la force brutale. N'est-ce pas l'exemple que sont en train de nous donner, dans la Corée et en Mandchourie, les adroits adversaires de Sakharof et de Kouropatkine?

GEORGES LELARGE.

LE TOUR DE FRANCE — SECONDE ÉTAPE

(Cliché au magnésium.)

Le contrôle de Lyon à minuit, avant le départ des concurrents.

(Cliché au magnésium.)

Le contrôle de Lyon, pendant les préparatifs du départ.

Dortignac. Aucouturier.

L'Arrivée à Marseille.

Aucouturier et Dortignac sortent du contrôle, à Saint-Antoine, et partent pour le vélodrome.

A l'arrivée à Saint-Antoine.

Pothier se repose sur une automobile, curieusement regardé par la foule qui se presse.

Comme les jours, les étapes du Tour de France se suivent et ne se ressemblent pas. Tandis que le favori Maurice Garin triomphait dans la première étape, avec une forte avance sur Aucouturier, retardé par plusieurs chutes, celui-ci a pris sa revanche dans la seconde étape Lyon-Marseille, disputée dimanche, par une chaleur tropicale.

◓ ◓ ◓

Il a fait chaud, terriblement chaud, dimanche dernier, à Paris. Mais, il faut en croire les témoignages oculaires, il a fait plus chaud encore sur la route de Lyon à Marseille où se disputait la seconde étape du Tour de France, inauguré le dimanche précédent par la course Paris à Lyon, gagnée, on s'en souvient, par Maurice Garin.

Un véritable simoun balayait la grande route, soulevant des torrents de poussière et rendant plus pénible encore la tâche des concurrents déjà " rôtis " par un soleil implacable.

Dans ces conditions, la performance du vainqueur de cette seconde étape, Aucouturier ou plus exactement des huit concurrents de tête, couvrant les 370 kilomètres du parcours à une allure moyenne supérieure à 25 kilomètres à l'heure, est remarquable.

La revanche prise par Aucouturier, sur son vieux rival Garin qui n'a pu terminer cette fois que quatrième redonne un gros intérêt aux étapes suivantes. Aucouturier n'a pu devancer son rival qu'a l'emballage, ce qui lui assure tout au plus une avance d'une seconde, alors que dans le classement de la première étape, lui-même se trouvait à deux heures et demie derrière Garin. Bien évidemment, sa chance de combler un semblable intervalle dans les étapes suivantes est à peu près nulle ou plus exactement elle ne repose que sur les chances des accidents qui peuvent assaillir Garin à son tour. Or, il convient de remarquer que le vainqueur de Paris-Brest a été dans toutes ses courses remarquablement heureux sous ce rapport, particulièrement dans le Tour de France l'an dernier, où il a pu accomplir le parcours pour ainsi dire sans la moindre anicroche.

Si la course comportait des entraîneurs, les choses pourraient prendre une tout autre tournure. C'est pourquoi, tout en déclarant fort ingénieuse la très intéressante formule de course du Tour de France, je reste persuadé que l'épreuve sur route avec entraîneurs, malgré toutes ses imperfections, est infiniment plus régulière dans ses résultats que la course sans entraîneurs. Ainsi, dans cette seconde étape, nous voyons un peloton de tête de huit coureurs se disputer les places au bout de 370 kilomètres comme pour une simple course de vitesse, alors que si l'épreuve avait comporté des entraîneurs, il est infiniment probable qu'Aucouturier et Garin eussent pu lâcher la plupart de ceux qui se sont si bien accrochés à leur roue.

De plus, il est à remarquer, pour la course qui nous occupe, que le principal argument des partisans de la suppression des entraîneurs, c'est-à-dire l'absence de fraudes, reçoit un coup terrible. En effet, dès la première étape, l'*Auto*, organisateur de l'épreuve, avec une sévérité dont il faut le louer, n'a pas eu à sévir contre moins de quatre coureurs. Disqualification complète de Chevallier, arrivé troisième à Lyon; amendes de 200 à 500 francs à Aucouturier, Pothier et Samson, telles sont les pénalités prononcées. Elles prouvent que les fraudes ont dû être nombreuses et que la suppression des entraîneurs et surtout des soigneurs est quasi illusoire. Sans aucun doute, il y a là encore matière à revision, et je suis persuadé que l'*Auto* devra modifier sensiblement l'organisation de sa grande course, s'il veut éviter de la voir tomber dans le discrédit qui s'attache malheureusement de plus en plus au sport cycliste sur route.

VICTOR BREYER.

SPORTS D'OUTRE-MANCHE

La saison des concours de sports de plein air bat son plein en Angleterre. Chaque samedi ce ne sont que réunions, courses à pied, natation, cricket, aviron; les amateurs n'ont que l'embarras du choix. Les plus importantes ont été récemment les Championnats d'Angleterre, dans les environs de Manchester; la réunion d'été du London Athletic Club et les courses de natation, à Highgate.

◓ ◓ ◓

Il y a des années que pour la première fois j'assistais à l'annuelle réunion des Championnats d'Angleterre de courses à pied de l'Amateurs Athletic Association — la toute-puissante A. A. A. dont mon ami Ch. Herbert esq. est " the honorable secretary " — en y accompagnant trois racingmen, présomptueux, car ils n'existèrent pas un seul instant dans les courses qu'ils disputèrent. Taisons leurs noms!

C'était à Stamford Bridge, sur le terrain du London Athletic Club que la réunion se tenait. Je fus dans l'admiration des dispositions qui avaient été prises : départ rapide des séries, épreuves courues aux heures indiquées par un programme fort complet donnant les records de tous les pays où on pratique les sports ; personne sur la pelouse centrale, sauf les officiels en nombre restreint ; concours disputés sans interruption, dix mille personnes présentes! Je fus émerveillé. Pensez donc, nous en étions en France aux Championnats de France courus entre Parisiens devant cent cinquante personnes!

Le saut d'André Puisségur, du R. C. F., qui lui a valu le titre de Champion d'Angleterre.

J'ai, depuis cette époque héroïque, vu encore plusieurs journées des Championnats anglais et toujours nos représentants furent battus.

Cette année, de la comparaison des temps faits aux Championnats de France avec ceux effectués outre Manche, il semblait qu'enfin les Français avaient une occasion des plus favorables de gagner deux, peut-être trois des Championnats d'Angleterre.

Un team du Racing Club de France fut mobilisé, mais, au dernier moment, seuls Puisségur et Bellin du Coteau purent partir pour Rochdale, près de Manchester, où le meeting avait lieu.

Victoire! Nous avons enfin une victoire. Puisségur est champion d'Angleterre de saut à la perche avec un bond de 3 m. 20. Quant à Bellin du Coteau, il fut, l'infortuné, battu d'une poitrine dans une des séries du quart de mille.

Puisségur, qui ne fut pas cette année champion de France — Gonder et ses 3 m. 69 lui ravirent le titre — a l'honneur d'être le premier Francais conquérant du titre de Champion d'Angleterre. C'est un honneur qui lui aura coûté beaucoup de peine et de bleus.

— Les " judges for field events ", m'a dit Puisségur, étaient bien gentils, mais combien entêtés!

On a commencé à mettre la barre à 2 m. 20, et " inches " par " inches " on la montait! Ce fut très gai et non moins éreintant, car j'ai dû sauter quarante-deux fois en moins d'une heure. Et puis, c'est à n'y pas croire, on se recevait, non pas sur la terre meuble, mais sur un sol dur, veuf de gazon : que de bleus cela m'a valu sans compter le danger de se casser une jambe ou un bras dans une chute malheureuse! Descendre de 3 mètres sur un sol non préparé, c'est un rude handicap dans un concours de saut à la perche.

— Et mais, il me semble qu'il faut un peu en rabattre sur l'impeccable organisation des réunions athlétiques anglaises!

Continuons notre interview et dites-moi, champion d'Angleterre, ce qui vous a le plus frappé dans votre rapide voyage.

— L'ennui de trimbaler ma perche! Sapristi, que de difficultés! A Paris, c'est tout juste si j'ai pu la faire mettre aux bagages. Elle dépassait les dimensions réglementaires des bagages accompagnant les voyageurs. Sur le bateau, ça a bien marché, encore qu'on regardait comme un phénomène mon cierge de 5 mètres.

De Londres à Manchester, j'ai conservé ma perche dans mon compartiment, et lorsqu'un " English " faisait les yeux ronds, je hasardais une explication : " Pole jump french champion athletics !

— Yes"!

Et encore, la grande variété avec laquelle les journaux anglais ont orthographié mon nom : Puissegur, Vuissegnur, Ruissequor.

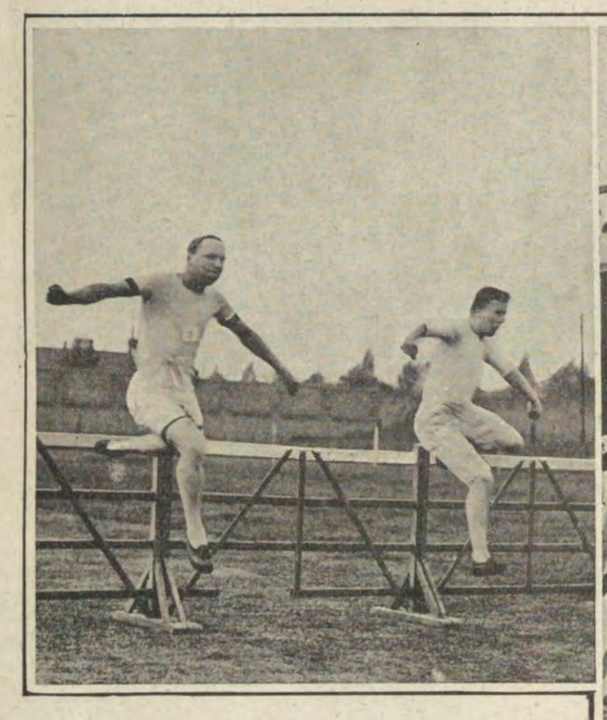
— Vous a-t-on bien reçu?

— Ce fut une véritable réception à " l'entente cordiale ". Applaudissements après mon saut et félicitations.

— Bref, vous êtes content?

— Enchanté, et je compte bien, l'an prochain, aller à Londres défendre mon titre, à moins que mon vainqueur dans le Championnat de France Gonder, ne fasse le déplacement. Et encore, je crois que je l'accompagnerai, rien que pour voir la tête des Anglais en constatant qu'un Français peut être recordman du monde dans un sport athlétique.

PAUL CHAMP.



L'arrivée du 110 mètres haies.
A gauche, J.-B. Densham, vainqueur.

Une belle arrivée à Stamford Bridge.
Le handicap 100 yards gagné par A.-B. Horner.

Un beau plongeon.
G.-M. Clark, champion des plongeurs, effectuant un plongeon de 45 mètres.

LEANDER A L'ENTRAINEMENT

L'invasion des coureurs américains continue. Depuis la semaine dernière, nos vélodromes comptent un hôte de plus en la personne de George Leander, héros de maintes épreuves de demi-fond et de fond de l'autre côté de l'Océan.

Nous allons le voir débuter à Buffalo dans la course de 24 heures du Bol d'Or, à peu près au moment où paraîtront ces lignes.

◓ ◓ ◓

Il n'y a que les athlètes américains ou anglais pour s'entraîner, non seulement avec méthode, mais aussi avec ardeur. Telle est la réflexion que me suggère — une fois de plus — la vue des photographies ci-dessous représentant le travail quotidiennement accompli depuis son arrivée à Paris par le crack américain Leander. Et je vous assure que le mérite n'est pas mince, lorsqu'il fait une chaleur sénégalienne et que, comme notre nouveau visiteur, on a tout juste une semaine pour se débarrasser d'une dizaine de kilos de graisse. Car Leander est de la race des athlètes du genre de Morin et de Sanger, que le moindre repos alourdit.

Aussi, à peine débarqué du "Kronprinz Wilhelm", il y a eu lundi huit jours, le blond enfant de Chicago s'est mis au travail avec un courage que l'atroce température de ces jours derniers rend des plus louables. Alors qu'il serait si bon de faire la sieste à l'ombre des grands arbres du quartier des coureurs, Leander court, saute, marche, boxe et pédale comme un enragé jusqu'à ce qu'il ruisselle littéralement de sueur. A ce moment, il se livre entre les mains de son masseur, et le voici prêt à aller absorber un déjeuner, certes, bien gagné.....

En Amérique, Leander pratique la boxe avec Walthour.

Il n'est pas sans intérêt de bien insister sur le travail d'entraînement d'un homme comme Leander, ne serait-ce que pour déraciner de l'esprit du public cette idée que la profession de coureur cycliste consiste, à part quelques minutes employées à courir une dizaine de tours de piste, à "lézarder" sur la pelouse du vélodrome ou à absorber des apéritifs à la terrasse des cafés. Cette opinion peut être exacte pour quelques obscures *gaillettes*, spécialistes des dernières places dans les courses de vitesse. Elle ne l'est déjà plus pour les ténors du sprint et devient radicalement fausse en ce qui concerne les hommes ayant quelques prétentions à figurer dans une épreuve de longue distance. L'homme qui gagne un Bordeaux-Paris ou un Bol d'Or doit avoir peiné des heures durant sous le soleil, et souvent au milieu de la nuit, le long des routes interminables. Et bien souvent c'est la course elle-même qui constitue la partie la moins lourde de sa lourde tâche.

VICTOR BREYER.

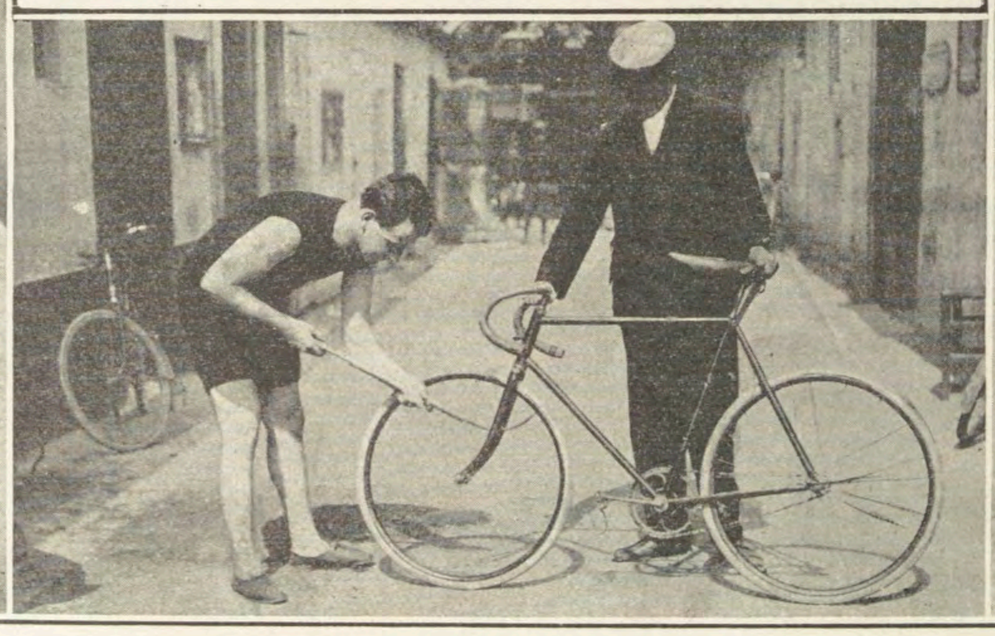
Exercices d'assouplissement comme au régiment.

La marche, sous un soleil de plomb, avec une demi-douzaine de maillots sur le corps.

Quelques tours de la piste pédestre, à toute allure.

Ce qu'on appelle, au régiment, la flexion sur les extrémites inférieures.

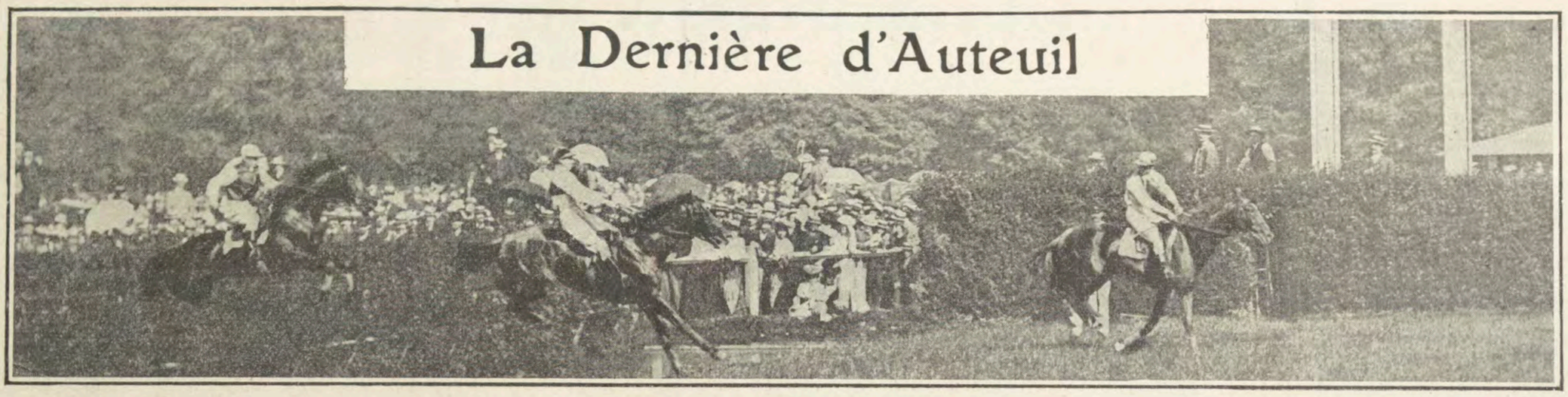
Saut à la corde, exercice de jeune fille.



Les derniers préparatifs avant le travail.

Et maintenant, travaillons à bicyclette, commande Champion.

La Dernière d'Auteuil



Laura (Flint), à M. G. Dreyfus. *Caracalla* (Bates), à M. J. Hennessy. *Béliané* (H. Holt), à M. Aubry.

Le Prix Ferino (Steeple-chase. — 2e série. — 15.000 fr. — 5.000 m.) — **Le saut de la rivière.**

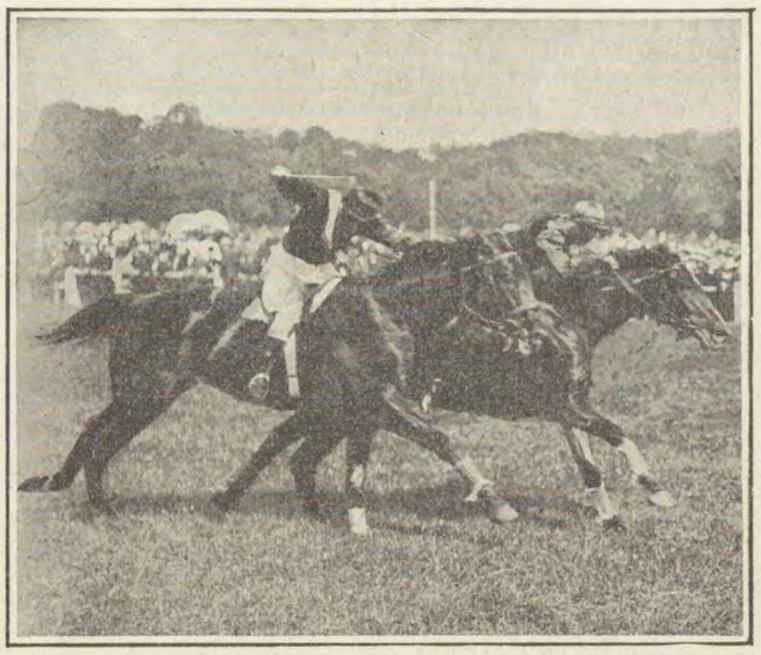
La rentrée du vainqueur du Prix Ferino.
Béliaré, *par Le Sagittaire et Birmanie. Eleveur, Mlle de Ganay; propriét., M. Aubry; entraineur, Lawrence; jockey, H. Holt.*

La dernière journée du meeting d'Auteuil a été aussi brillante que possible à tous les points de vue. La Société des Steeple-chases nous a donné cette année une série de réunions extrêmement intéressantes.

Le jockey P. Woodland s'est couvert de gloire, en pilotant deux vainqueurs, White Heather et Azuga. Certainement, Woodland est un des meilleurs jockeys d'obstacles, sinon le meilleur, que nous ayons actuellement ; nombreux sont ceux qui devraient essayer d'imiter tant sa manière de monter que sa décision dans le finish. En le voyant, on songe à Boon; c'est la même manière de monter et de... gagner.

C'est bien grâce à Woodland qu'Azuga, à M. Fishhof, a triomphé de Dindabure, à M. Liénart, que nous n'avions pas revu depuis le Prix Wild-Monarch. La performance d'Azuga est superbe, car elle portait un top weight un peu lourd pour une pouliche aussi menue et fine.

FRANC PICARD.



Dindabure. Azuga.
L'arrivée du Prix Aguado (2e épreuve. — Haies. — 15.000 fr. — 2.800 m.).

LES RÉGATES INTERNATIONALES D'HENLEY

La grande semaine nautique de Henley a pris fin le 7 juillet devant un public plus nombreux encore que les jours précédents. La Tamise disparaissait sous un tapis d'embarcations de toutes formes et de tous modèles, y compris les " punts ", sorte de bateaux plats qu'on manœuvre à la perche — embarcations remplies à couler de sportsmen et de femmes, tous et toutes de blanc vêtus. Sur les rives, à gauche, les tentes des grands clubs londoniens où on lunche, où on dine, où se font entendre tziganes et chanteurs italiens; à droite, les houses-boats flottantes maisons alignées les unes auprès des autres, avec, sur leurs terrasses fleuries, les femmes les plus élégantes de la gentry anglaise. De ci de là, des barques pleines de minstrels, le visage barbouillé de noir égrenant avec accompagnement de banjos leur répertoire de gigues et de " populars songs ".

Scholes, vainqueur des " Diamond Sculls ", 1 rameur.

Le côté sportif d Henley n'est pas moins important que le côté mondain. Gagner une course à Henley, c'est la suprême ambition, non seulement des ramenrs anglais, mais aussi des rameurs étrangers. Le meeting a été des plus intéressants. La grande épreuve des " Diamond Sculls ", le championnat du monde des amateurs à un rameur, a donné lieu à une finale palpitante remportée par Scholes, le rameur canadien, sur Cloutte. Le vainqueur a battu de 10 secondes, en 8 m. 23 s., le record établi en 1898 par Howell.

PAUL CHAMP.

L'équipe du Leander College, gagnante de la Coupe Grand Challenge.

L'équipe du Caius College, gagnante du " Thames Challenge Cup ".

A PROPOS DES COURSES ET DES RAIDS

L'ENTRETIEN ET LE MASSAGE DES MEMBRES DES CHEVAUX

Le vieux proverbe : "Qui veut voyager loin ménage sa monture". tout en étant d'une justesse reconnue depuis des siècles, est cependant incomplet. Ménager sa monture est parfait, la soigner est indispensable. Et ce n'est pas seulement l'intérieur qu'il faut soigner et ménager, mais l'extérieur. Les soins à donner aux membres d'un cheval, qu'il soit de course ou de service, sont une des conditions essentielles de réussite et de conservation.

◓ ◓ ◓

Lorsque Record Reing — cet excellent steeple-chaser australien — vint en France, l'an dernier, disputer quelques-unes de nos grandes épreuves internationales d'Auteuil — on se souvient qu'un accident qui lui coûta la mort l'arrêta en bon chemin — il était accompagné de son vétérinaire, de son entraîneur, de deux lads et d'un masseur indien. Déjà deux *masseurs pour chevaux* avaient fait leur apparition sur le turf; c'étaient deux nègres râblés ramenés de l'Amérique du Sud par M. d'Ockuysen. Quelques sportsmen ou plutôt turfistes sourirent et blaguèrent ce déploiement inusité de précautions. Le masseur pour chevaux leur semblait un échappé des *Tribunaux comiques* de Jules Moinaux.

Massage et assouplissement du lien de la jointure de la hanche.

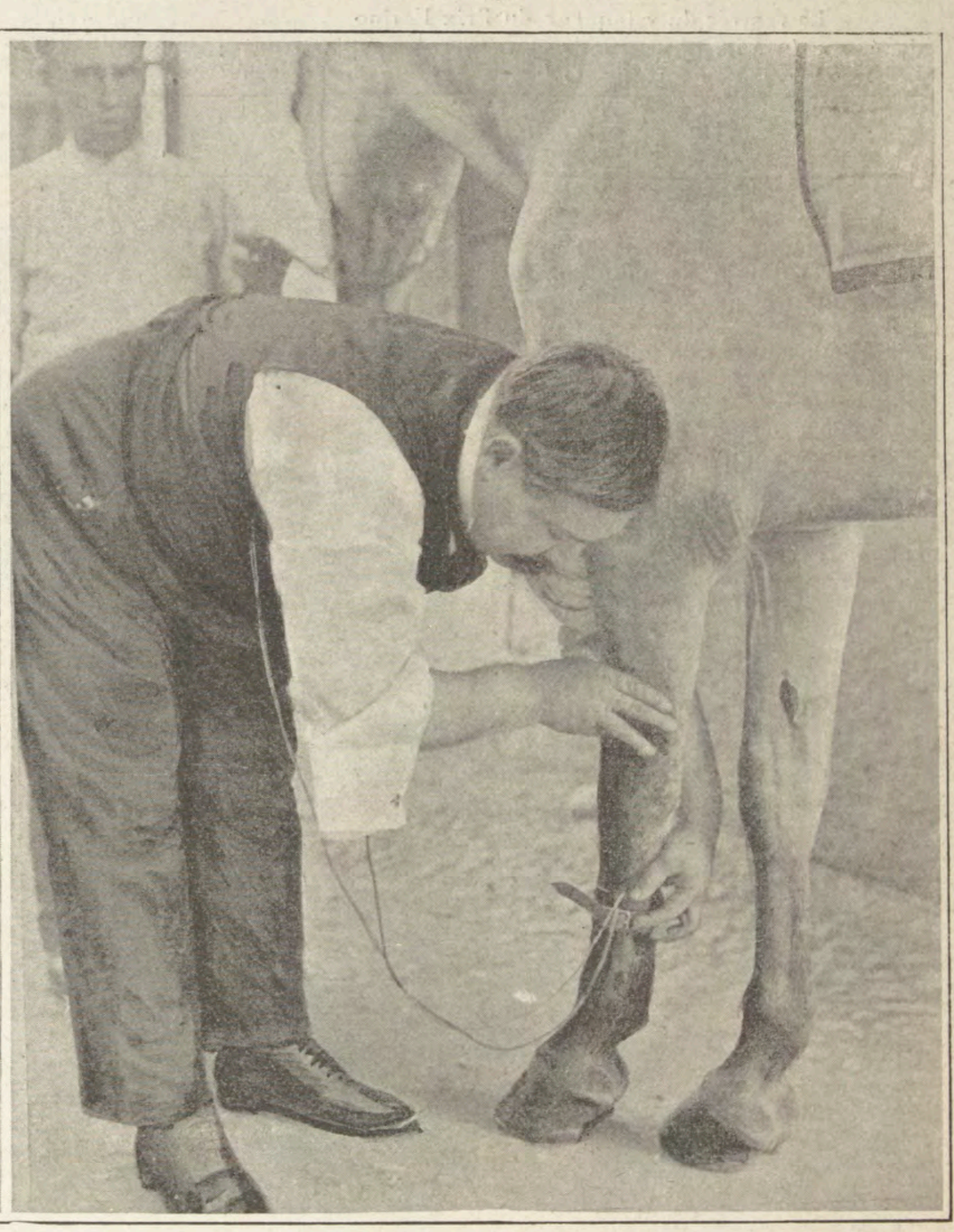
Mais si, par hasard, un avisé praticien américain était venu s'installer à Chantilly ou à Maisons-Laffitte, précédé d'une réclame monstre et habile, avec le titre de Professor X... F. R. C. V. S., Physical culture for Horses *Massage and Developing the tendons and ligament,* on aurait couru chez lui comme on alla chez Mangin acheter des crayons.

Avant même que l'on songeât aux luttes de l'hippodrome, mais à une époque où déjà on pratiquait des "raids", de Garsault, écuyer de Louis XV, écrivait, parlant des chevaux qui font de longs voyages : "A l'égard des jambes, s'ils les ont fatiguées, on les leur frottera avec de l'eau-de-vie camphrée ou avec une lessive de cendres de sarments jetées toutes rouges dans de l'eau bouillante que vous

Un praticien anglais très habile, je me hâte de le reconnaître, et même très consciencieux, le professeur John W. Atkinson, vient de partir en tournée de l'autre côté de l'Atlantique; il formera des élèves, et l'Américain, plus malin, saura faire adopter sa méthode en France.

Cependant, il ne faudrait point croire que le massage pour les membres des chevaux de course, de chasse ou de service soit une nouveauté; il fait partie du *Règlement sur le service des troupes de cavalerie*, et on l'enseigne aux jeunes soldats, peut-être que les sous-officiers et officiers chargés de surveiller le pansage n'y tiennent pas assez la main, mais les auteurs du Règlement ne sont point fautifs.

Massage et assouplissement des tendons du boulet.



Massage électrique des membres.

MAYER

laisserez réduire au tiers. De cette eau chaude, frottez toutes les parties fatiguées, chargez ensuite avec les cendres mêmes, et continuez jusqu'à ce que vous voyiez les jambes, épaules, etc., souples ".

Voici que bientôt vont débuter les deux ans, soumis depuis plus de six mois aux fatigues de l'entraînement. Les mêmes lois, cela est évident, régissent l'entraînement d'un athlète et d'un cheval, spécialement de pur sang ; est-ce que le massage n'est pas une partie essentielle de la préparation de nos athlètes? Il faut fortifier et assouplir les membres. Je sais que le massage se pratique chez la plupart de nos entraîneurs, chez tous ceux qui méritent ce titre, car c'en est un ; mais où le massage n'est pas suffisamment employé, c'est dans les écuries de chevaux de service. Que d'accidents, que d'efforts de boulets ou de tendons on éviterait! Avec juste raison, dans ses prospectus, le professeur de massage pour chevaux, John W. Atkinson, affirme que son système de massage, d'assouplissement de divers tendons, d'excitation des nerfs, etc., vient en aide à la nature, de façon à développer les muscles, tendons et ligaments, et que le jeune cheval de course qui aura subi un pareil traitement sera plus en état de supporter les exigences requises et qu'un grand pas aura été fait dans l'art de l'entraînement. Mais le développement des muscles n'est pas la seule chose nécessaire pour donner au cheval de course la classe dont il a besoin pour triompher ou pour assurer la victoire de l'athlète. Il faut toujours prendre en considération les qualités personnelles, le courage et la décision de l'athlète ; le feu et l'énergie de son cavalier prenant la lutte à cœur ; ceci sont les qualités qui changent une défaite en victoire et avec celles-ci, je crains bien qu'aucun professeur, si habile soit-il, ne puisse lutter avec toutes les chances de réussite.

Le professeur Atkinson nous apprend en outre qu'il a soigné et massé Ard Patrick, Quintessence, Prince Wladimir, et beaucoup d'autres gloires du turf anglais. Pour certains rebelles au massage ou atteints de rhumatismes, il employa le massage électrique.

N'exagérons rien, le massage est un bon appoint, excellent même, mais il n'est pas tout tant dans l'entraînement d'un cheval de course que dans l'entretien d'un cheval de service. Lorsque, après une longue étape, les cavaliers dessellent leurs chevaux, on leur recommande de battre avec les mains l'emplacement de la selle et des sangles, c'est encore du massage. De Garsault, qui n'avait pas très confiance dans ses cavaliers et craignait qu'une fois le dos tourné, les hommes n'abandonnent leur monture — ce qui arrive encore aujourd'hui — leur disait : " Ayant attaché votre cheval au râtelier, vous lâcherez les sangles, vous lèverez la croupière de dessous la queue, puis vous fourrerez de la paille fraîche sous les panneaux de la selle, entre la selle et le cheval; ou bien encore sans le dessangler vous lui laisserez la selle sur le corps."

C'est encore du massage. Il faut les mêmes soins au cheval de voiture. Si dans nos écoles vétérinaires il n'y a pas un cours de massage — ce qui pourrait cependant faire l'objet d'une leçon au moins — nos praticiens savent l'ordonner, et dans leurs ouvrages consacrent, en général, un chapitre au massage des membres du cheval. Les photographies que nous donnons du massage suivant la méthode du professeur Atkinson et suivant la vieille méthode française, indiquent suffisamment comment il faut pratiquer.

La méthode du massage à sec est celle de M. Atkinson. Cependant, à bien des points de vue, le massage avec un corps gras ou un liniment révulsif est, à mon avis, préférable. Avant de masser — et le massage se pratique toujours à rebrousse-poil — il est bon d'oindre le membre avec de la vaseline, ou mieux encore : on lave à l'eau chaude le membre, on l'essuie légèrement et on le masse avec une embrocation. Je me suis, pour ma part, toujours très bien trouvé de l'embrocation Méré. On masse pendant cinq à six minutes jusqu'à ce que le poil devienne sec.

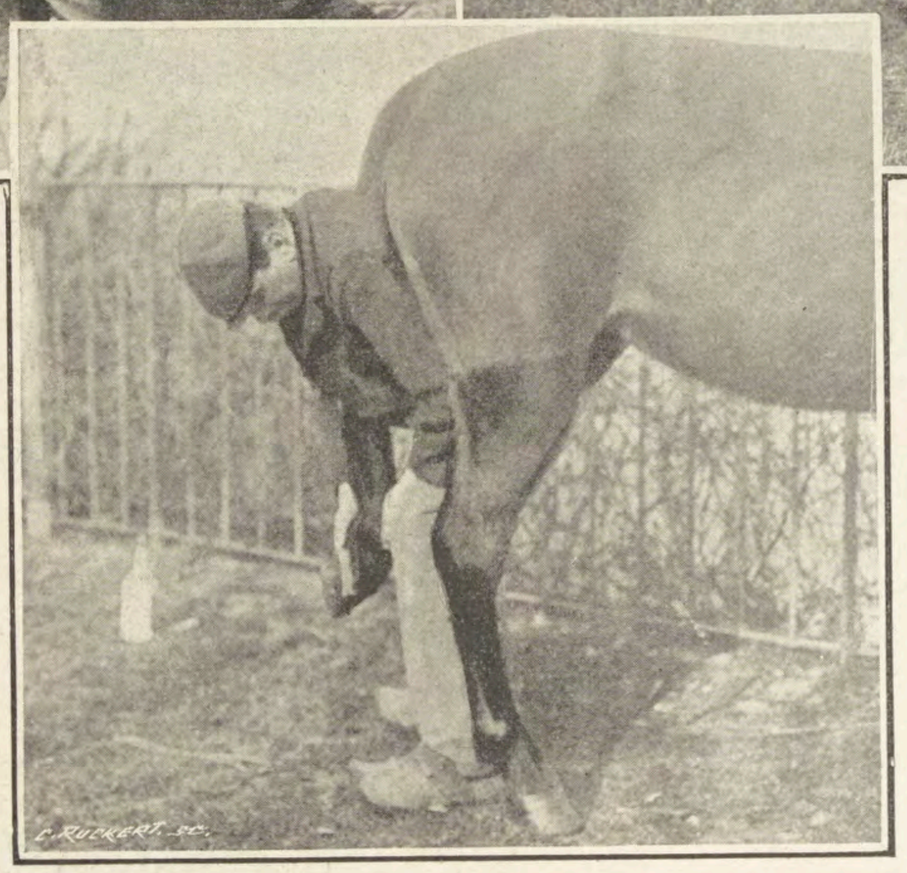
En massant ainsi chaque jour les jambes d'animaux jeunes ou débiles, on les fortifie et leur permet de supporter les fatigues de l'entraînement et du dressage. Chez les animaux faits, le massage entretient la souplesse et l'élasticité des muscles et des tendons, et, dans des épreuves de longue distance, dans des raids, cette méthode conserve les membres.

PAUL MÉGNIN.

Massage et assouplissement des ligaments et tendons de la jointure d'arrière, ainsi que du ligament suspenseur du boulet.

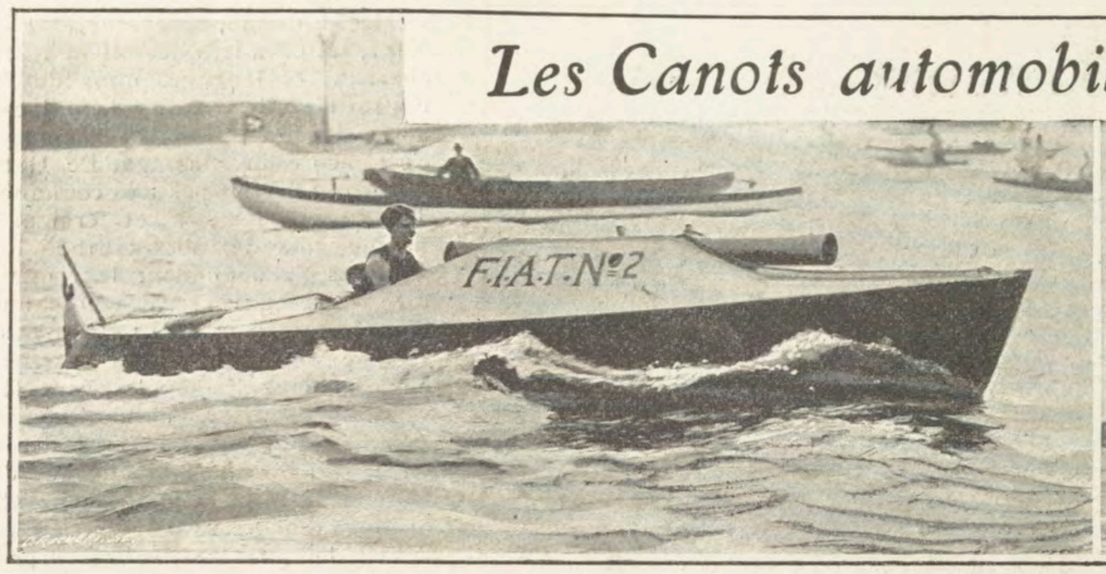
Le massage des membres antérieurs en se servant d'embrocation.

Le massage des membres postérieurs, massage à la main.

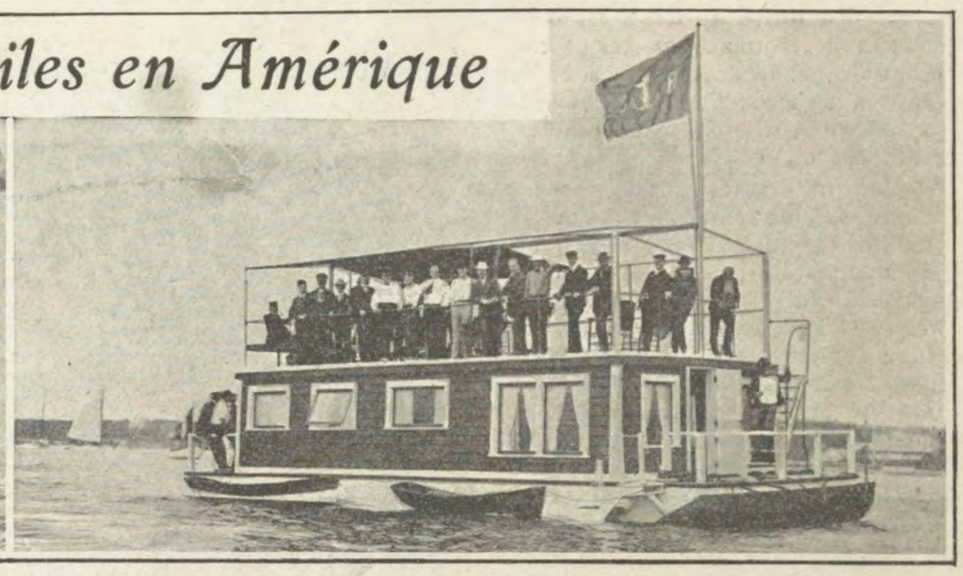


Le massage du boulet.
Ce massage se pratique avec la paume de la main.

Les Canots automobiles en Amérique



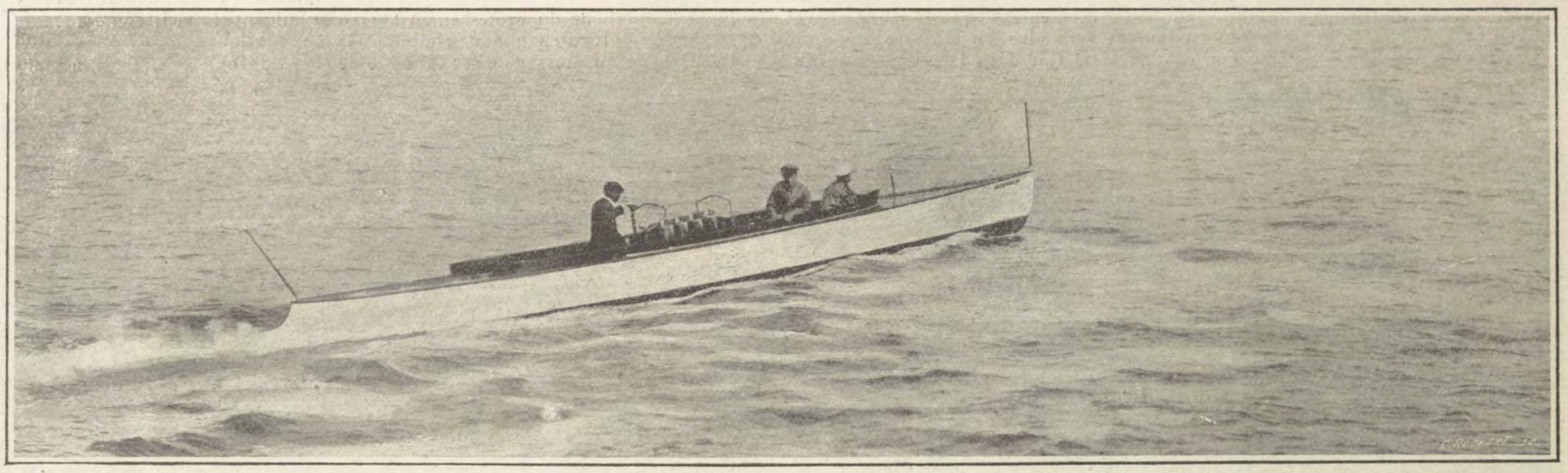
Une course de canots automobiles en Amérique. — Le *Fiat N°* 2 terminant la course du Mille.



Les officiels sur le house-boat qui servait de point de départ et d'arrivée de la course.

Les courses organisées le jour de la fête nationale aux États-Unis, dans la baie de Manhasset, par la Power Boat Association, ont obtenu le plus vif succès. Douze canots se sont présentés au départ, mais quatre tout au plus sont arrivés à maintenir une vitesse honorable. Aucun n'a pu réaliser les 40 à l'heure dont on avait parlé des semaines durant.

*M. W.-K. Vanderbilt junior était l'un des quatre concurrents sérieux, et son bateau l'*Œuf Dur *se serait probablement classé en tête, s'il n'avait faussé son gouvernail peu après le départ pour éviter une collision avec un autre canot. Le meilleur temps a été fait par* Japansky, *à M. Valdori, suivi par le* Fiat.



Le *Japansky*, le triomphateur du meeting.

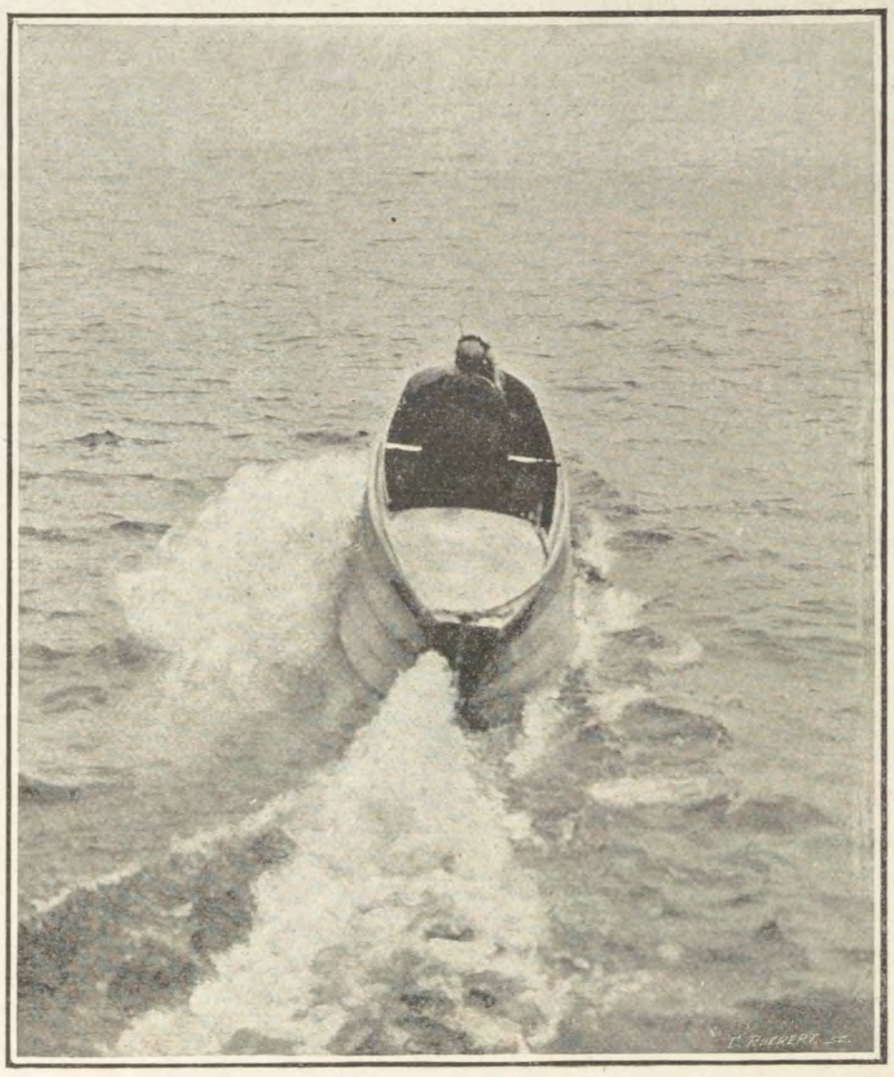
Les courses d'automobiles, tout au moins les courses de fond, deviennent de plus en plus rares, et cela se conçoit aisément. La route est de plus en plus difficile à organiser, et l'organisation devient de plus en plus onéreuse. On se contentait jadis de mettre sur une route les voitures et chacun se débrouillait du mieux qu'il le pouvait.

Puis on commença par organiser le passage dans les villes. Ensuite il fallut garder la route; aujourd'hui, il faut la pétroler ou la westrumiter. Bref, une course d'automobiles devient si onéreuse que la dernière, celle du Taunus, dépasse comme prix 300 000 marks, ce qui représente une véritable petite fortune, tout près d'un demi-million.

Aussi conçoit-on la vogue dont jouissent en ce moment les courses de canots automobiles, dont les frais sont tout à fait réduits, où il n'y a plus d'autorisation à obtenir, de route à préparer et à garder. Aussi, en France et en Europe, les meetings de canots automobiles se sont développés de façon prodigieuse en nombre et en importance. Ce fut d'abord le meeting de Monaco, destiné, on le sait, à devenir annuel; les meetings presque hebdomadaires de la région de Paris, le meeting de Kiel, Calais, Douvres, Paris à la mer, le meeting d'Ostende, celui de Lucerne, sans compter les innombrables meetings d'Amérique. Car, là-bas, le canot automobile a plus de succès encore qu'ici.

L'Amérique manque de routes et l'on comprend que la voiture automobile s'y développe lentement, s'y développe même mal, faute de terrain d'expérience suffisant.

En revanche, il est peu de pays aussi bien dotés, par la nature, comme voies de communication par les fleuves, ces chemins qui marchent, ou par les lacs, ces autodromes naturels.



Le *Star* en grande vitesse.

Aussi le canot automobile est-il devenu là-bas l'engin à la mode et les milliardaires de Fifth Avenue, comme W.-K. Vanderbilt, donnant le ton, les courses de canots se succèdent presque sans interruption chaque semaine, aussi bien en mer, dans les baies qui bordent la côte Est, que sur les fleuves et sur les lacs du Centre.

Les canots américains diffèrent en général des nôtres et surtout de nos canots de rivière. Ils sont en général moins rapides, mais plus abrités.

Les canots américains dérivent d'ailleurs plus du gros bateau et du moteur à gaz que de l'automobile et du petit moteur appliqué à la navigation.

Ils ont des moteurs tournant lentement à 400 ou 450 tours par minute, tandis qu'en France nos moteurs atteignent facilement 1.000 tours et restent très rarement au-dessous de 700 à 800 tours. Ils sont à longue course et à petit alésage, ce qui explique la faible vitesse du moteur. Nous leur avons vu, d'ailleurs, des trouvailles heureuses qui ont été appliquées depuis avec succès, comme les hélices réversibles qui existaient bien chez nous, mais n'étaient guère appliquées en course.

En tout cas, l'Amérique nous offre un champ d'expériences dont on peut profiter. Autant nous n'avons rien à apprendre en voitures de ceux auxquels manque la route, autant nous pouvons puiser d'utiles leçons chez ceux qui ont reçu de la nature pour le canot automobile le plus merveilleux et le plus dur des terrains d'essai.

GEORGES PRADE.

LE CONCOURS DE TIR DE LYON

Le commandant Berthet,
vice-présid. du Concours de Tir de Lyon.

M. Jullien, de Genève,
un vieux champion des grands concours de tir.

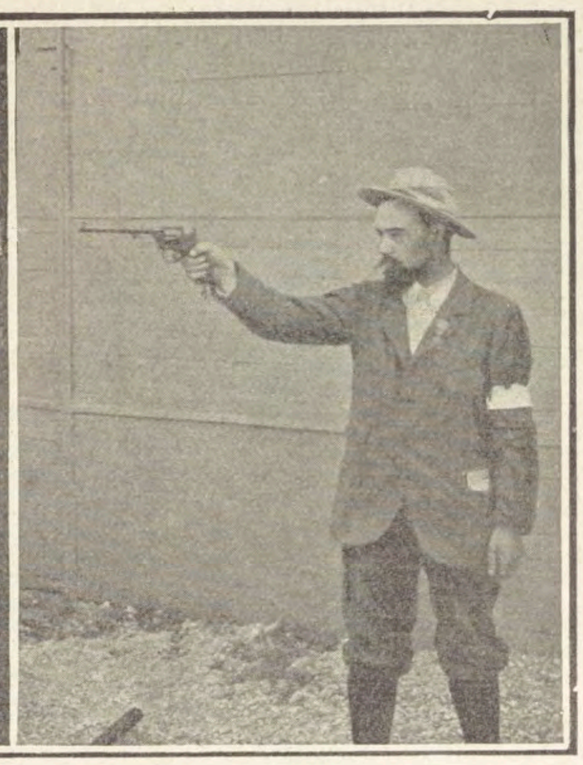
Le capitaine Sena-Pouzet,
secrétaire général du Concours.

Le tir aux cibles à 200 mètres.
Au premier plan, couché, le docteur H. Dor, de Lyon.

Les tireurs étrangers.
Le groupe des délégués de la République Argentine.

Le sous-lieutenant Candido R. Martinez
dont les tirs ont été très remarqués.

La disposition des cibles et des pointeurs.



M. Keller-Dorian, de Lyon,
un des meilleurs tireurs civils.

Le huitième Concours National de Tir de Lyon se déroule actuellement avec succès dans cette ville. De très nombreuses délégations et un nombre considérable de tireurs avaient tenu à venir célébrer la journée d'inauguration, et, dès l'ouverture du stand du Grand Camp, aménagé avec tout le confort luxueux, l'animation a été vraiment extraordinaire.

Aux cibles se sont succédé les concurrents aux divers championnats, et déjà de très beaux résultats ont été obtenus; l'émulation est grande, et les premiers ont jusqu'ici jeté des jalons difficiles à dépasser.

Parmi les performances accomplies au cours des premiers tirs, signalons celle du sous-lieutenant Candido Martinez, de la République Argentine qui, prenant au pas de cible une arme qu'il ne connaissait pas, un fusil Lebel, a fait 60 cartons sur 60 balles, sur un minimum comme point de 7

L'ACCIDENT DE BÉCONNAIS

L'accident — l'on peut dire la catastrophe — qui a causé la mort de Béconnais et de son malheureux mécanicien, Julien Bernhard, est bien le plus épouvantable dans ses détails qui se soit produit à ce jour. Les phénomènes mécaniques résultant de la vitesse extrême de l'automobile ont été stupéfiants. — Nos lecteurs trouveront ici des détails empoignants qui nous sont adressés par notre collaborateur Maurice Martin, le seul journaliste sportif présent sur les lieux après la catastrophe.

La mort de Béconnais. — La voiture sur la route, après l'accident.

Le lieu de la catastrophe, sur lequel nous nous sommes rendu dimanche, sur la route nationale Bordeaux-Bayonne, à quatre kilomètres au delà de Labouheyre, en pleine ligne droite magnifique de dix kilomètres environ, offrait le plus épouvantable spectacle, le plus impressionnant aussi au point de vue des phénomènes mécaniques.

Nous avons pu avec Jiel-Laval et M. Collot, envoyé spécial de M. Darracq, reconstituer à peu près exactement la catastrophe.

Béconnais et son jeune chauffeur ont déjeuné gaiement à Labouheyre.

Le déjeuner est terminé, sobre comme toujours, car Béconnais le fut sans cesse. Ils partent... Des cyclistes invités par eux sont allés déjà sur la route pour les voir passer vite... très vite... les malheureux!

90, 100, 120... à l'heure... le rêve de Béconnais sur cette première ligne droite de dix kilomètres. Un bloc de scorie de fonte sur la route... on passe sans doute dessus. Pan! le pneu d'avant droite éclate! Pan! le pneu arrière aussi... Embardée sur la droite. Efforts désespérés de Béconnais pour éviter les arbres de ce côté, barrière effroyable qui se rapproche! Les traces de plus en plus profondes nous disent le drame sur le sol... 75 mètres sont ainsi parcourus. Un arbre est enfin touché sur ce côté droit de la route, en dedans, par le bas de la voiture, et un peu plus haut par le frontal droit de Béconnais sans nul doute. . Une flèche : c'est la voiture qui, ainsi déviée, repart en bolide sur une diagonale de 55 autres mètres vers la gauche cette fois!

Il n'y a plus qu'une roue : celle d'avant gauche; tout porte sur le moteur et sur les essieux qui arrachent le sol...

Un autre arbre (côté gauche de la route) est bientôt atteint en dedans, légèrement. Le drame se précipite, horrible... L'arbre suivant reçoit l'avant de la voiture tout près du sol (puisqu'il n'y a plus de roues) un peu en dedans de la route; et tout pivote autour de ce point où le mécanicien est écrasé, foudroyé, broyé... Sa cervelle pivote aussi, puisque, sur l'arbre décortiqué, nous la trouvons collée en bas tout autour, en dedans de la route.

Le châssis en tôle d'acier emboutie se coupe en deux. Tout l'arrière de la voiture est projeté sur cet arbre suivant — un beau platane — qu'il fend en quatre de bas en haut au milieu d'une pluie de feuilles vertes Béconnais — mort, sans doute, depuis le tout premier choc — tombe là, la tête dans le fossé, les jambes croisées sur la route. Entre lui et les débris de Bernhard, son chronomètre est écrasé, et la montre arrachée du gilet de ce dernier marche toujours!..

Au milieu de la route, le réservoir d'huile et une chambre à air décollée, étendue bien en long; puis, le capot. Loin, à 30 mètres, de l'autre côté de la route, à droite (invisible sur la photographie ci-dessus), le radiateur! Partout, partout, autour, dans un rayon de 30 mètres, les débris du volant de direction et les rais des roues. A 20 mètres, dans la brousse, les coussins. A 170 mètres, loin de la route à droite, le pneu avant droite. Enfin — oh! cette trouvaille! — à 16 metres, dans la lande, à gauche .. un morceau de visage : le nez, la moustache et la lèvre supérieure de Bernhard!...

Les deux cadavres sont revenus à l'hôtel de France de Labouheyre. Deux lits dans une même chambre. Un drap sur chacun. Nous soulevons. Affreux! Béconnais, la figure allongée, aplatie latéralement, la main droite crispée mais intacte (elle lâcha donc tôt le volant pour n'être pas broyée); le côté gauche meurtri avec les os du bras pointant à travers du vêtement...

De Bernhard, des restes. Pour tête, une mâchoire inférieure et quelques dents. Une jambe gauche en trois ou quatre morceaux, avec le pied posé au bas du lit retourné vers la tête... Tout le corps brisé.

A la lueur de deux bougies, nous fîmes la mise aux cercueils. Mes compagnons Jiel-Laval et Collot, l'envoyé de M. Darracq, n'y purent demeurer; le cœur leur manqua. J'y restai, par devoir professionnel, avec les yeux du reporter qui, heureusement, n'ont pas la même rétine et domptent parfois le cœur en ces instants terribles. Quand nous mîmes le pauvre Bernhard en bière, il me sembla que dans le linceul des membres épars se balançaient de tous côtés...

Une charrette attelée de mules. Deux cercueils dedans. Un prêtre devant. Toute une population derrière, avec nous. C'est le depart pour la gare. Le lendemain, à Baignes (Charente), des pleurs, encore des pleurs; la jeune veuve et la vieille mère de Béconnais hurlent leur douleur. Le jour suivant, à Puteaux, même spectacle, pour le mécanicien Bernhard.

Et c'est fini... MAURICE MARTIN.

Les débris de la voiture de Béconnais sont ramenés à la gare de Labouheyre.

LE RAID MILITAIRE LYON-VICHY

Le passage dans la Bergerie.
Les lieutenants Allut, de l'Hermitte de la Saussaye et le capitaine Lauras.

Le 28e régiment de dragons a su brillamment défendre la "Coupe hippique" due à la générosité de notre confrère Armée et Marine. *La coalition des regiments de cavalerie du Sud-*

✣ ✣ ✣

A Thiers.
Le général Gautrot en automobile surveille le passage des concurrents.

Au passage de Thiers.
Le lieutenant de Beaupuis s'arrête, son cheval Choke Bore s'étant déferré.

Est n'a pu avoir raison de l'unique défenseur du trophée: le lieutenant Allut, vainqueur du raid Lyon-Vichy.

✣ ✣ ✣

Dans son très intéressant ouvrage sur les *Courses de résistance*, le comte de Berterèhe de Menditte écrit avec juste raison que "si, considérées au point de vue purement sportif, les courses de résistance ne remontent pas très loin, on trouve, dès les temps les plus reculés, leur emploi à la guerre". Aussi, comprend-on facilement que la plupart des raids organisés depuis trois ou quatre ans aient été exclusivement réservés aux officiers. Cependant, il ne faudrait pas oublier notre armée de seconde ligne et aussi nos chevaux de réserve, qui aussi bien et aussi rapidement seraient appelés en temps de guerre. Un raid mi-civil mi-militaire ne manquera pas d'être d'un très grand intérêt.

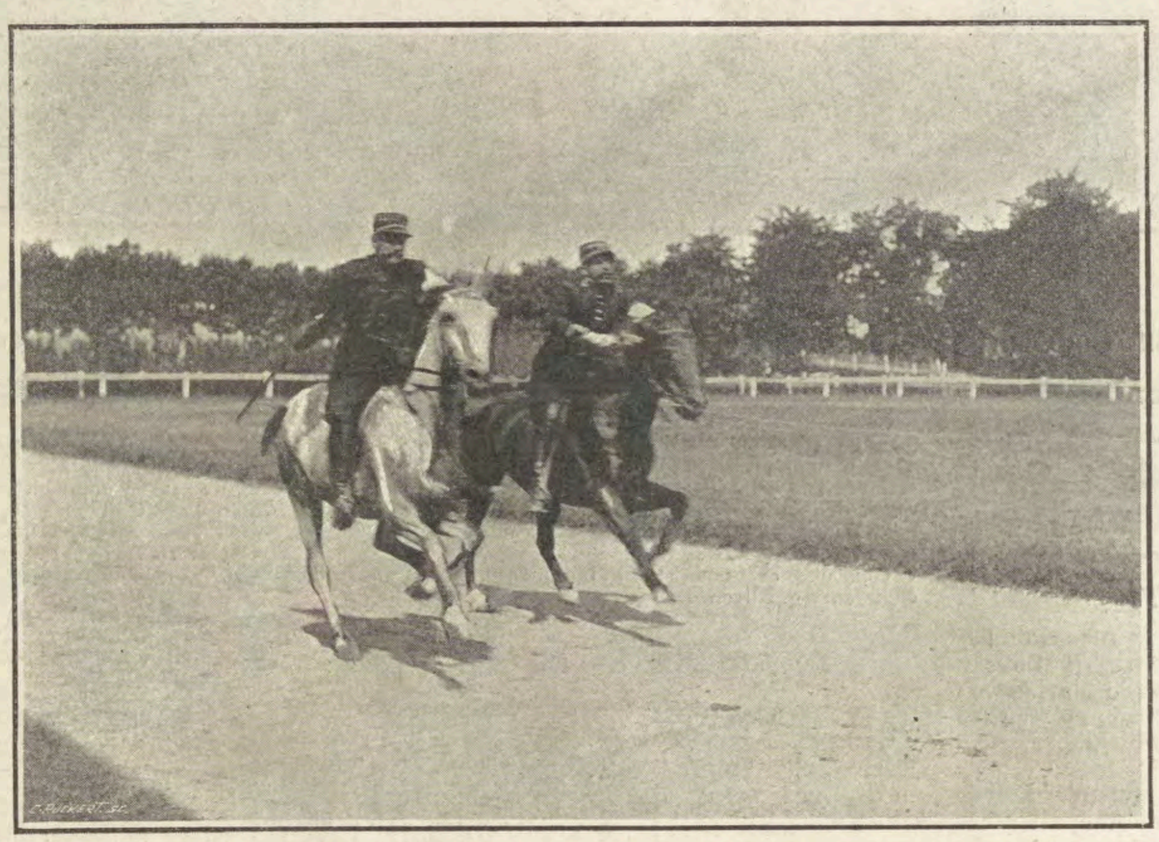
A propos de Bordeaux-Paris hippique qu'organise pour octobre prochain la *Vie au Grand Air*, le président d'une de nos grandes Sociétés de courses m'écrivait : "J'approuve votre raid en tous points; il démontrera, je l'espère, que les qualités des ancêtres d'hippodrome trouvent dans la pratique toute leur raison de cause à effet".

Déjà dans les précédentes épreuves de résistance, les descendants des lauréats de nos hippodromes avaient brillé sur des distances n'excédant pas 300 kilomètres; brilleront-ils également quand il s'agira de couvrir 800 kilomètres? C'est ce que nous saurons au mois d'octobre prochain.

Dans Lyon-Vichy, les pur sang ont brillé : Orléans, que montait le lieutenant Allut, classé premier, est une demi-sang, mais fille d'Utrech, sortant de l'elevage du comte de Berteux; le second, Coup de Soleil, au capitaine Lauras, du 19e dragons, est un pur sang né et élevé chez son propriétaire.

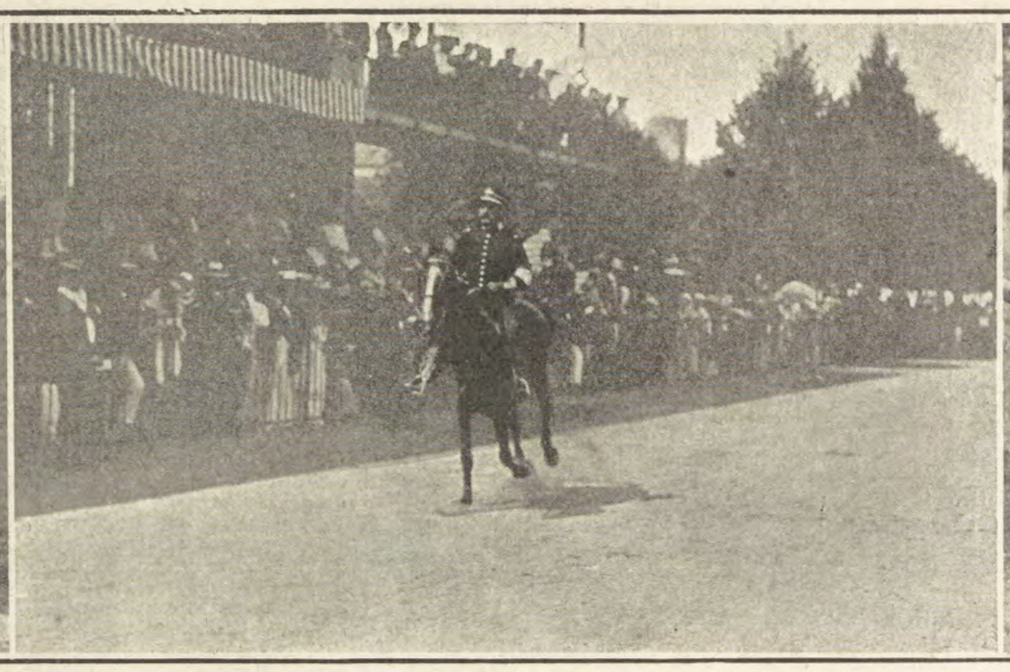
Le premier arrivé à Vichy était un pur sang, Frimas, appartenant à l'aide-major Georges, du 10e chasseurs, mais Frimas s'est refusé à sauter tout obstacle dans l'épreuve de concours hippique, il n'a pu par suite être classé; quant au second arrivé, Diligent, au lieutenant Muguet, du 19e dragons, qui a entame une belle lutte sur l'hippodrome du Sichon avec Frimas, un tendon claqué l'a empêché de prendre part à la fin des épreuves.

PAUL MÉGNIN.



L'arrivée à Vichy.
L'aide-major Georges montant Frimas et le lieutenant Muguet montant Diligent, luttent pour la première place. Ni l'un ni l'autre ne furent classés, Frimas ayant refusé de sauter les obstacles et Diligent étant tombé boiteux.

Sur la route de St-Étienne à Montbrison
Le commandant de Gain, le seul officier supérieur ayant pris part à l'épreuve.



Sur l'hippodrome du Sichon, à Vichy.
Arrivée du lieutenant Allut du 28e dragons, classé premier du classement final.

Le lieutenant Muguet et son cheval Diligent.
C'est le lieutenant Muguet qui a fait le meilleur temps du parcours.

LE BANQUET THÉRY - BRASIER

Marquis de Dion. Théry. Baron de Zuylen. M. Chapsal, représ[t] le Ministre du Comm[e]. M. Brasier. M. Dumontpallier.

Le banquet offert par l'Automobile Club de France, dans les Salons du Cercle, aux deux triomphateurs de la Coupe Gordon-Bennett, Théry et Brasier.

BLOC-NOTES

UN DEMI MILLION GASPILLÉ

Nos lecteurs savent peut-être que le succès de la *Vie au Grand Air* (succès sérieux, progressif et basé non sur une vogue, mais sur l'avance prise et conservée par notre revue depuis sept ans) a provoqué, depuis tantôt un an, un nombre presque considérable de concurrences.

Ne s'en préoccupant pas outre mesure, notre directeur, Pierre Lafitte, a laissé paisiblement passer l'orage, non sans toutefois apporter à son journal d'heureuses améliorations, de sorte que ces concurrences, loin de lui nuire, ont au contraire accentué son succès matériel, puisque notre tirage a augmenté d'un quart depuis 1903 et que certains de nos numéros ont été vendus jusqu'à 50.000 exemplaires (chiffre garanti).

Quant au côté moral, la *Vie au Grand Air* paraît encore grandie par cette lutte acharnée dont elle est sortie hautement victorieuse, puisque actuellement *tous les plagiaires sans exception ont été rejoindre au cimetière des journaux* (l'entrepôt du marchand de vieux papiers) les feuilles de toutes les couleurs et de tous les formats qui y dorment du dernier sommeil.

Mais ce que le public ne sait probablement pas, ce sont les sommes coquettes qui ont été englouties par les fanatiques de ce petit jeu franc et loyal. D'après une enquête que nous venons de terminer et au cours de laquelle nous avons eu sous les yeux les documents les plus probants, *il n'a pas été perdu moins de 400.000 francs* (quatre cent quatre-vingt dix mille francs) *en un an*, par les différentes personnalités, du reste toutes parfaitement honorables et convaincues, que l'on avait réussi à intéresser à ces diverses entreprises.

Cinq cent mille francs — un demi-million! — gaspillés en douze mois pour " embêter " (1) la *Vie au Grand Air*, c'est peut-être un peu cher!

A qui le tour?...

Un beau dimanche

Une grande kermesse de charité aura lieu dimanche prochain, dans la délicieuse propriété de Mme et M. Desfossés, notre aimable confrère, directeur du *Monde Illustré*, à l'Isle-Adam.

Le parc si pittoresque qui entoure le château sera trop petit certainement pour contenir les Parisiens qui seront sûrs de passer une agréable après-midi et une incomparable soirée, tout en contribuant à soulager d'intéressantes misères. Le prix d'entrée ne sera que de 2 francs.

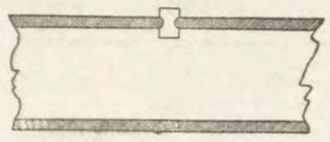
Voilà une excursion toute indiquée pour les innombrables chauffeurs qui lisent la *Vie au Grand Air*.

(1)... et amuser aussi quelquefois.

LE BULLETIN DE MICHELIN

MODE D'EMPLOI DE NOS NOUVELLES PINCES

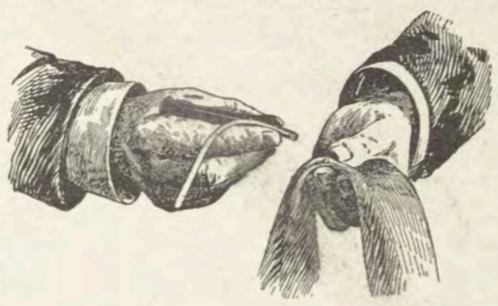
Quelques personnes nous ont signalé qu'elles éprouvaient certaines difficultés à introduire le Lardon avec nos pinces droites, et qu'elles risquaient souvent de percer les bords de la blessure avec les pointes de la pince.



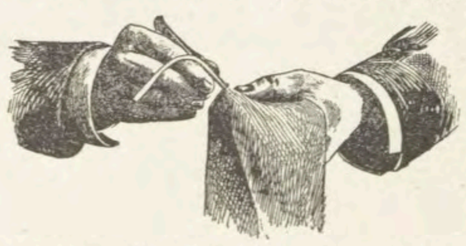
Bien qu'à notre usine nous n'ayons jamais éprouvé de difficulté semblable, nous avons cependant modifié la forme de nos pinces en recourbant l'une des extrémités. Cette modification supprime complètement l'inconvénient signalé ci-dessus.

Voici quel est le nouveau mode d'emploi :

Après avoir choisi un fil de grosseur appropriée à la blessure à obturer, on le place entre les branches de la pince, de façon que la branche recourbée le saisisse à un millimètre de l'extrémité. De cette façon, la pointe droite dépasse l'extrémité du fil de 3 à 4 millimètres, ainsi que le montre la figure 1.



Préalablement, on a pris la chambre dans la main gauche, à l'endroit où se trouve la perforation à obturer, et de manière que l'ouverture de la plaie se trouve entre le pouce et l'index, à environ 1 centimètre de chacun d'eux, et qu'en serrant les doigts on fasse ouvrir la blessure le plus possible.



Mouiller alors avec de la salive et le trou et l'extrémité de la pince et du fil, et en pressant fortement de la main droite sur les branches de la pince pour maintenir le fil, le faire pénétrer en introduisant d'abord la pointe droite dans la blessure.

Puis enfoncer le tout, de manière à ce que le fil pénètre d'environ un centimètre dans la blessure à obturer. Saisir ensuite le fil à travers la chambre de la main gauche et, de la main droite, retirer les pinces avec précaution.

La pointe droite de la pince facilite l'introduction du fil et guide l'ensemble. Mais il faut avoir bien soin d'éviter que cette pointe ne détériore la chambre à l'intérieur.

Nous continuons à recevoir des éloges nombreux de notre Lardon, qui est indispensable à tous les chauffeurs, et qu'on ne doit jamais oublier d'avoir dans ses rechanges, si l'on veut s'éviter bien des ennuis.

MICHELIN ET Cie

FINANCE

La main passe...

A la Bourse, comme au baccara, la main passe. La main, c'est celle des quelques gros meneurs du marché, auxquels la place doit le peu d'animation dont elle jouit, car la clientèle se tient toujours dans une réserve absolue.

Ces dirigeants de la spéculation ont relevé les fonds d'Etat à un niveau suffisant. Dès lors que l'Argentin, le Brésilien, le Portugais et le Mexicain ont atteint des cours qui les capitalisent à 5 o/o, il est évident que les pousser davantage serait folie. Alors... on passe à un autre genre d'exercice en se portant du côté de valeurs de choix. C'est pourquoi le Suez, le Rio, la Thomson-Houston, le Metropolitain par exemple, viennent de monter après les rentes étrangères et les sociétés de crédit. Bientôt, à n'en pas douter, ce sera le tour de nos chemins de fer français.

Par ce moyen, les banques travaillent fructueusement: sans risques, elles font produire à leur argent beaucoup plus qu'en le plaçant en reports.

A l'issue des vacances, l'heure venue des affaires nouvelles, toute la cote aura acquis une notable avance. Alors, le public arrivera et achètera ce que les porteurs actuels livreront avec un important bénéfice.

Et voilà comment on travaille à la Bourse, quand on a l'air de n'y rien faire.

C. LEVRAI.

Abonnements d'Eté et de Vacances à la "Vie au Grand Air"

Sur la demande d'un grand nombre de lecteurs nous acceptons du 15 juillet au 15 octobre des abonnements de vacances, partant de n'importe quelle date, et basés sur le prix de 0 fr. 40 le numéro.

Prière d'indiquer avec précision la durée de l'abonnement, le nombre de numéros qu'il comporte et le point de départ. Envoyer le montant en timbres-poste ou mandat.

Changement d'adresse

Nous rappelons à nos lecteurs que les changements d'adresse doivent être accompagnés de 0 fr. 50 en timbres-poste.

AUTOUR DES SPORTS

NOS 50 HORS-TEXTE

MAYER. — Vainqueur du Grand Prix de Paris 1904, Mayer, dont nous publions aujourd'hui la photographie en hors-texte, est bien le type du parfait athlète, robuste et souple. Mayer, sans être le comingman de l'année, car il a déjà derrière lui un glorieux passé, est néanmoins la révélation attendue, et sa victoire dans le Grand Prix n'a fait que confirmer les pronostics des sportsmen qui ont suivi le célèbre crack allemand dans les différentes courses auxquelles il prit part. Energique et courageux, Mayer n'en restera pas là et nul doute qu'il ne fasse encore parler de lui à l'avenir et prochainement peut-être dans les Championnats du monde.

AU VOLEUR !

Un individu sur lequel nous espérons bien mettre la main un jour (surtout si on veut nous y aider) se fait passer partout pour le représentant de la maison Pierre Lafitte et Cie et en profite pour proposer et encaisser des abonnements soit à *Femina*, soit à *Musica* ou à la *Vie au Grand Air*.

Nous rappelons aux intéressés que tous nos reçus doivent être détachés de carnets à souche numérotés, portant notre signature et que nul n'est chargé de faire des encaissements pour notre compte.

A nos lecteurs et lectrices d'ouvrir l'œil et de ne pas manquer de nous donner tous renseignements qui pourraient nous aider pour faire arrêter ce faussaire.

L'ANNÉE SPORTIVE ILLUSTRÉE

C'est ainsi que l'on peut appeler les collections annuelles de la *Vie au Grand Air*, puisqu'elles retracent fidèlement, par la plume et la photographie, l'histoire sportive internationale. Tout sportsman digne de ce nom doit donc les avoir dans sa bibliothèque.

Voici les prix de ces collections comprenant chacune en moyenne *4160 illustrations* en photogravure et *832 pages de texte* :

Année 1898 (excessivement rare), brochée : 50 francs.

Années suivantes (de 1899 à 1903), brochées : 15 francs.

Les mêmes, *reliées richement* : 3 francs en plus.

Expédition franco en France.

RELIURES, CARTONS RELIEURS ET PROTECTEURS

En vente dans nos bureaux.

1° RELIURE toute prête à donner à son relieur pour faire établir les collections annuelles, modèle riche, 3 francs.

2° CARTON RELIEUR permettant de réunir automatiquement au fur et à mesure les 52 numéros, modèle riche, 4 francs.

3° CARTON PROTECTEUR, pour hôtels, cafés, salles d'attente, permettant de conserver les 4 ou 5 derniers numéros, modèle riche, 3 francs.

Expédition pour la France : 0 fr. 85 en plus.

LE TOURNOI INTERNATIONAL DE TENNIS DE PUTEAUX

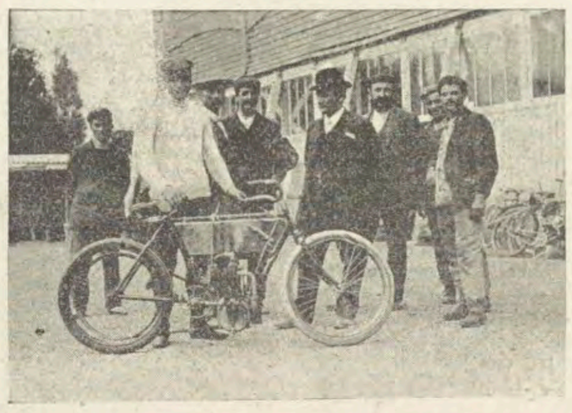
La partie sensationnelle de la septième journée du Tournoi International de Tennis a été la finale du Championnat simple, qui mettait en présence le champion de France, Max Décugis, et l'Anglais Gore, qui est un des meilleurs joueurs de son pays. La victoire est revenue à Gore après une lutte acharnée, toute à l'honneur de notre champion qui, s'il possède un jeu plus complet et plus séduisant que son adversaire, ne dispose pas comme celui-ci des mêmes ressources d'endurance physique.

GORE
vainqueur du Championnat simple de Tennis.

UN MATCH DE DOUZE HEURES A MOTOCYCLETTE

Un match sur douze heures mettait aux prises, la semaine dernière, au Vélodrome du Parc des Princes, les deux motocyclettistes, Anzani et Osmont.

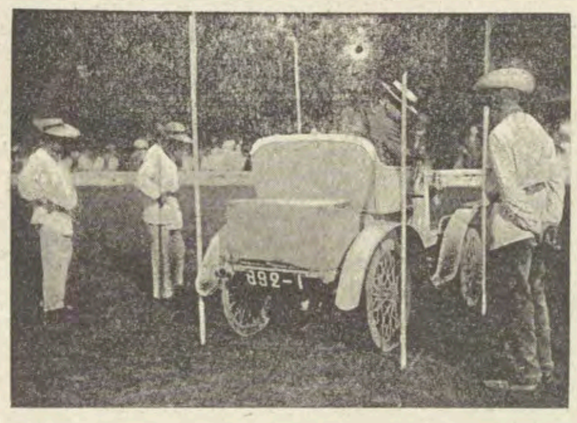
Les matcheurs pilotaient une motocyclette du type commercial, autrement dit du tiers de litre. Anzani est sorti vainqueur de la rencontre, s'adjugeant tous les records et couvrant près de 700 kilomètres dans les douze heures.



ANZANI
vainqueur du match Anzani-Osmont sur 12 heures.

UN GYMKHANA AUTOMOBILE

Le Polo de Bagatelle avait organisé, la semaine dernière, un gymkhana automobile



UN GYMKHANA AUTOMOBILE. — LE CONCOURS D'ADRESSE.

qui a remporté le plus vif succès. L'élégante assistance n'a pas ménagé ses applaudissements aux différents lauréats qui ont été :

Adresse. — 1. M. Bates.

Course au verre d'eau. — 1. Baron Merlin.

Chapeaux (une dame doit mettre son chapeau en voiture). — 1. Mme de Garmendia (voiture de M. Bates).

Défilé. — 1. M. P. W. Roberts.

Equilibre (s'arrêter au milieu d'un tremplin et rester en équilibre). — 1. M. Bates.

Bending race (faire une piste avec borne). — 1. M. de Gunsburg et M. Bates.

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE NATATION

L'Union des Sociétés Françaises de Sports Athletiques a remporté un gros succès avec son championnat de France de 100 mètres.

Notre ami Moebs, toujours à la recherche du nouveau, avait découvert, dans la coquette ville d'Ablon, un parc tout nouveau : le Parc de l'Union des Tirs et Sports, merveilleusement situé, face à une baie qui a l'avantage de ne pas être traversée par les bateaux et les remorqueurs. C'est là que s'est disputé avec succès le championnat de France de 100 mètres.

VASSEUR, champion de France des 100 mètres natation.

Le programme de la journée comportait : un handicap de 120 mètres deux courses de 60 mètres un match de water-polo, une course aux canards, l'exhibition des fameux plongeurs Vaissade et Peutat, et le championnat de 100 mètres.

Ces courses handicap et les numéros inscrits au programme ont remporté leur succès habituel.

Le championnat de 100 mètres a donné lieu à la victoire de Vasseur, qui s'est révélé une fois de plus comme un nageur de tout premier ordre.

NOS NOUVEAUX CONCOURS SPORTIFS

DEUX CONCOURS SIMULTANÉS — LE SEPTIÈME — LE TOUR DE FRANCE ET LES PHOTOGRAPHES — LE HUITIÈME — QUEL EST DONC CET ATHLÈTE ?

Ainsi qu'on le sait, à la demande de nombreux amateurs photographes, nous avons organisé, à l'occasion de la course cycliste du Tour de France, un concours de photographies qui restera ouvert pendant toute la durée de l'épreuve, c'est-à-dire

JUSQU'AU 31 JUILLET COURANT

Il s'agit tout simplement de nous envoyer une ou des épreuves (non collées) d'instantanés représentant des vues de la course, qu'elles soient prises au départ, à l'arrivée ou en cours de route d'une quelconque des étapes. Les photographies seront reçues pendant toute la durée de la course, et toutes celles qui présentent quelque intérêt et sont suffisamment bonnes pour être publiées dans la *Vie au Grand Air* le seront sans retard.

A ce sujet, il nous faut bien constater que l'idée de notre concours n'a pas été comprise par la plupart des concurrents. Si nous avons reçu un certain nombre d'épreuves (nous en publions quelques-unes dans le présent numéro), la plupart nous sont arrivées beaucoup trop tard pour que les exigences de l'actualité soient respectées.

Nous ferons donc remarquer à tous les concurrents que pour arriver en temps utile, les clichés ou épreuves doivent nous parvenir

AU PLUS TARD LE LUNDI MATIN

Il convient de faire remarquer que pour le classement, l'intérêt qu'offriront les épreuves jouera naturellement un grand rôle. Les instantanés pris en cours de route ou les à-côtés de la course seront toujours préférés à une photographie banale de départ ou d'arrivée.

Il sera alloué une prime de cinq francs

Pour CHAQUE PHOTOGRAPHIE PUBLIÉE

Puis, lorsque le concours aura été clos, deux prix seront attribués aux deux meilleurs envois. Le premier dans l'ordre de mérite recevra une somme de cent francs ; le second, vingt-cinq francs.

Rappelons que nous n'avons pas attendu la fin de notre concours photographique pour organiser le suivant, d'un genre d'ailleurs tout à fait différent. Voici quel est son mécanisme, des plus simples et des plus amusants, on va le voir.

Si vous voulez bien jeter les yeux sur le cliché ci-dessous vous verrez qu'il représente un homme à qui nous avons cruellement tranché la tête. C'est — moins la tête — la photographie d'un athlète des plus connus, pratiquant un des sports suivants : Athlétisme, Aviron, Boxe, Course à pied, Cyclisme, Natation, Escrime, Lutte.

Quel est cet athlète ?

Il s'agit de deviner quel est le sport pratiqué par cet athlète, et quel est le nom dudit athlète. Subsidiairement, et afin d'éviter les dead-heat qui pourraient se produire sur les deux premières questions, nous prierons les pronostiqueurs de répondre à une troisième question destinée à décider du classement, s'il y a lieu.

Voici d'ailleurs les trois questions posées :

1° Quel est le sport pratiqué par l'athlète ci-contre ?

2° Quel est le nom de cet athlète ?

3° Quel sera le nombre de réponses contenant les solutions exactes pour les deux questions précédentes ?

Comme pour les concours précédents, les solutions doivent être envoyées par cartes postales exclusivement. Elles devront porter le timbre de la poste de

SAMEDI PROCHAIN AU PLUS TARD

le concours devant être clos et dépouillé le lendemain dimanche.

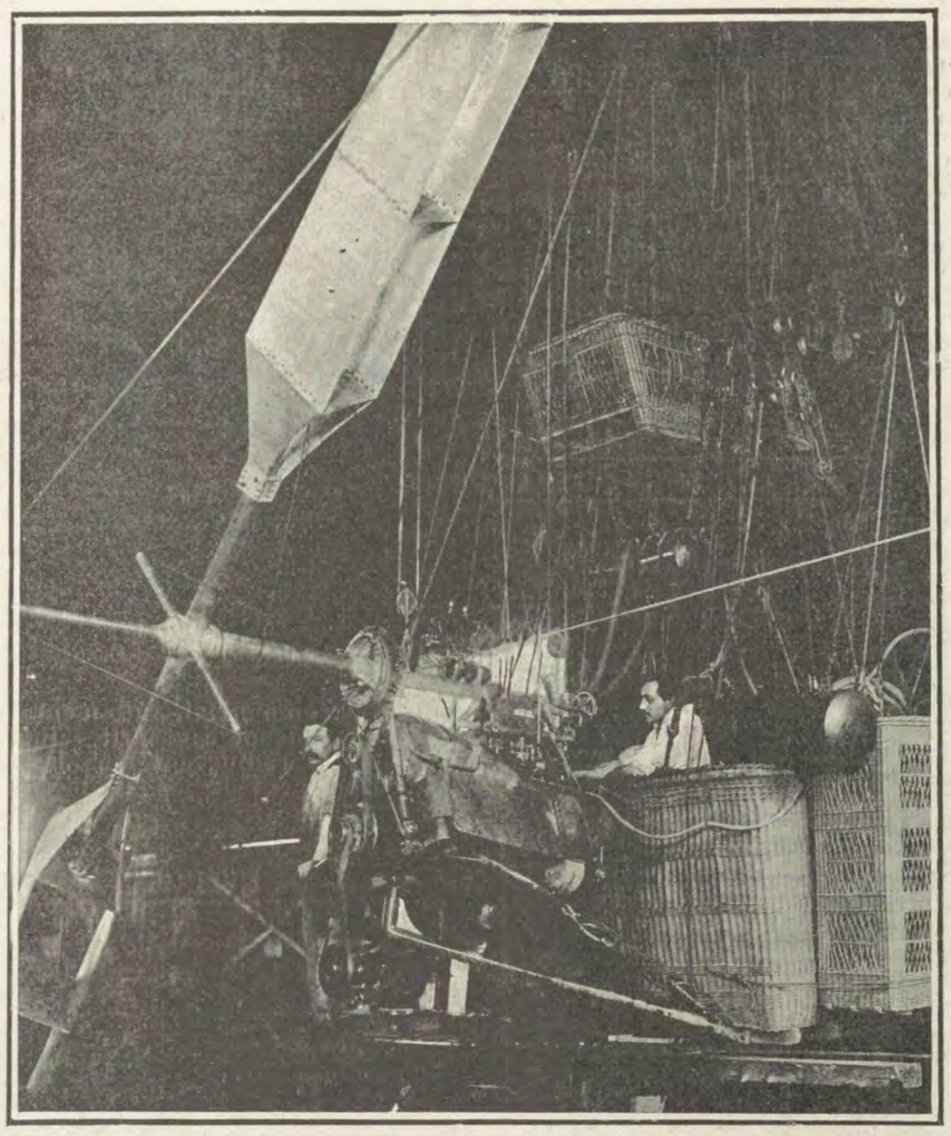
Comme précédemment aussi, le premier prix sera de cent francs, le second de vingt-cinq francs.

L'Hélice du *Méditerranéen II*

Due aux savantes recherches de l'ingénieur Henri Hervé, l'actif collaborateur de M. de la Vaulx, l'hélice du *Méditerranéen II*, à bord duquel le comte Henry de la Vaulx se livre à des expériences à Palavas-les-Flots, est d'une conception absolument nouvelle.

Cet engin de propulsion consiste en une hélice à deux branches, entièrement construite en métal, et dont le diamètre est de 7 m. 50. C'est donc de beaucoup la plus grande hélice exclusivement métallique qui ait été réalisée, l'ancien record en la matière n'excédant pas 2 m. 50 de diamètre.

Chaque branche est formée de deux lames en aluminium amincies sur leur bord, et qui sont les surfaces actives de ce propulseur. A leur extrémité interne, ces deux lames se rapprochent pour venir se fixer, à quelque distance de l'arbre de l'hélice, sur un tube métallique qui leur sert de support. Sur le reste de leur longueur, elles sont reliées entre elles par des cloisons transversales en aluminium, étudiées de manière à ne produire aucun effet nuisible, tout en donnant à l'ensemble la rigidité nécessaire; c'est là un très ingénieux procédé de construction dont l'application peut être étendue à tous les cas où il s'agira d'obtenir des hélices purement métalliques extrêmement grandes, minces et légères. L'écartement des lames, leurs épaisseurs, leur courbure, leur densité même qui n'est pas identique pour les lames de chaque paire, ont été minutieusement calculés de façon à éviter le plus possible toute déperdition de force et à obtenir la meilleure utilisation de l'énergie fournie.



La nacelle, le moteur et l'hélice du *Méditerranéen II*, à bord duquel le comte Henry de la Vaulx se livre à des expériences, à Palavas-les-Flots.

L'hélice du *Méditerranéen II* pèse 75 kilogrammes; la surface totale des ailes est un peu inférieure à 4 mètres. Avec tout le bloc moteur, elle peut être orientée à volonté, en haut ou en bas, à droite ou à gauche et entraîner le ballon dans ces diverses directions. Des 22 chevaux fournis par le moteur à alcool Gobron-Brillié, 18 chevaux environ restent disponibles sur l'arbre de l'hélice, la différence étant absorbée par la manœuvre de plusieurs autres organes; dans ces conditions, l'hélice tournant à la vitesse de 130 à 133 tours par minute, exerce une traction de 180 kilogrammes; c'est là un résultat excellent dont on ne saurait trop féliciter M. Hervé.

Nous reparlerons des intéressantes expériences du comte H. de la Vaulx, expériences qui fourniraient un précieux enseignement au monde de l'aérostation.

François Peyrey.

OCCASIONS

Grand choix de voitures automobiles de luxe à vendre à tous prix.

Assurances accidents et incendie

RIEN A PAYER LA PREMIÈRE ANNÉE

S'adresser à M. LAMBERT, 20, rue Saint-Ferdinand

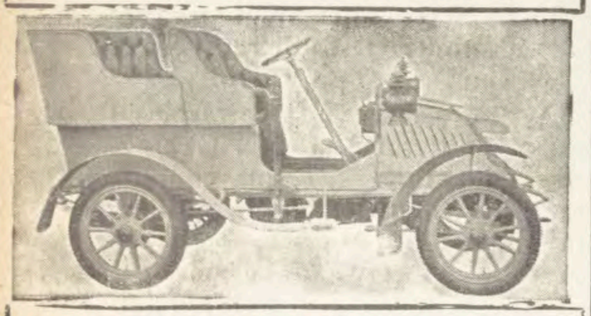
VISIBLE DE 1 A 3 HEURES. — TÉLÉPHONE 503-53

SOCIÉTÉ ANONYME DES ÉTABLISSEMENTS

PROSPER LAMBERT

NANTERRE (Seine) Téléphone 31

Les plus jolies,
Les plus élégantes,
Les moins chères.



Modèle 1904, 9 chevaux,	2 places	4.950 fr.
— —	4 places	5.200 fr.
— 12 chevaux,	2 places	7.500 fr.
— —	4 places	7.900 fr.

CYCLES GEORGES **RICHARD**

23 AVENUE DES CHAMPS-ELYSÉES PARIS

Bureaux et Usines : 43, QUAI NATIONAL, PUTEAUX. Téléph 502.80.

Magasin de Vente : 232, BOULd PEREIRE, PARIS. Téléph. 558.28.

L. EDELINE

Concours d'Antidérapants (S.-et-O.) : PRIX D'HONNEUR.
Pneumatiques pour Cycles, Voitures, Automobiles.
Fournitures Générales de Caoutchouc pour l'Industrie.

ASTHME et Catarrhe (Boîte 2 fr.) Guéris par les **Cigarettes** ou la Poudre **ESPIC**

Dernières Modes de Londres

VÉRITABLE PANAMA

POUR HOMME

A. STAGG Chapelier 7, rue Auber, Paris

OFFICIERS MINISTÉRIELS

NORMANDIE Vallée de la Touques, à 2 kil. gare Lisieux, ligne Paris-Cherbourg et Trouville. Domaine de St-Hippolyte du Bout des Prés (68 hect.) Vx manoir XVe siècle. Ferme, herb., futaies, chute d'eau, chasse et pêche, A vendre p. adj. le 9 août à 2 h. Me Vinit, not. à Lisieux.

Adj. s. 1 ench. Ch. not. le 2 août en 2 lots av. réunion. **1° IMMEUBLE** à usage de panification, à Paris, 13, r. Faidherbe. Ce 1204m pouv. serv p indus. et mag. M. àp. 120.000 et 35.000f. **2° TERRAIN** à Paris, 17, r. Monte-Cristo. Ce 691m. M. à p 20.000f. jouiss. imm. S'ad. M. Levieux, 207, r. St-Honoré, et Me Blanchet, not. 11, r. Beaujolais, dép. en ch.

VENTE
au Palais, le 21 juillet 1904, à 2 heures.

PROPRIÉTÉ AU PERREUX (Seine)
Allée de Monceau (42 ancien) 64 nouveau.
Superficie. . . . . 1.000 mètres environ.
Mise à prix . . . . . 5.000 francs.
S'adresser à Me Régnier, avoué, 13, r. Tronchet.

VILLE DE PARIS
A adj. s. 1 ench. Ch. des not. Paris, 26 juil. 1904
TERRAIN rue du Petit-Musc (anc. caserne du Petit-Musc) Se 390 m. M. à p. 250 f. le m.
A adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, le 2 août 1904
2 TERRAINS 1° Angle bd Barbès et r. Marcadet. Se 255 m. 57. M. à p. 225 fr. le m. 2° Bd Barbès Se 356 m. 84 M. à p. 150 fr le m. S'ad. aux not. Mes Delorme, 11, r. Auber, et Mahot de la Quérantonnais, 14, r. des Pyramides, dép. ench.

VILLE DE PARIS
A adj. s. 1 ench. Ch. des not. Paris, 26 juil. 1904.
TERRAIN cité des Bluets, près l'av. de la République. Se 364 m. 70. M. à p. 120 f. le m. S'ad. a. not. Mes Mahot de la Quérantonnais, 14, r. des Pyramides, et Delorme, 11, r. Auber, dép. ench.

VENTE au Palais de Justice, à Paris, le 30 juillet 1904, à 2 heures.
MAISON A PARIS
49, RUE DE LA GOUTTE-D'OR (18e arrt)
Contenance . . . 528 mètres environ.
Revenu net environ . . . 17.700 francs.
Mise à prix . . . . . 160.000 francs.
S'adresser à Me Thomas, avoué, 6, rue des Lavandières-Sainte Opportune; Me Maxime Aubron, notaire; M. Chabrol, curateur.

CHARENTON propr., 21, quai de Bercy prolon Ce 2.711m (anc. Mon Cuvelier et C Adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, 19 juil. 1904. M. 225 000f. S'ad Me Fayno, Paris, 11, r St-Florent

CHEMINS DE FER

CHEMINS DE FER DE L'OUEST

Voyages à prix réduits

La Compagnie des chemins de fer de l'Ou qui dessert les stations balnéaires et therm de la Normandie et de la Bretagne, fait déli jusqu'au 31 octobre, par ses gares de Paris, billets ci-après qui comportent jusqu'à 50 o/o réduction sur les prix du tarif ordinaire.

1° BAINS DE MER

Billets valables suivant la distance 3, 4, 10 33 jours, ces derniers peuvent être prolon une ou deux fois de 30 jours, moyennant s plément, et donnent le droit de s'arrêter pend 48 heures à l'aller et au retour à une gare choix de l'itinéraire suivi.

2° VOYAGES CIRCU AIRES

Billets valables un mois 10 itinéraires différ permettant de visiter les points les plus i ressants de la Normandie, de la Bretagne et de Jersey.

Les prix de ces billets varient entre 50 fr 115 fr. en 1re classe et entre 40 fr. et 100 fr 2e classe.

Pour plus de renseignements consulter Livret Guide illustré du réseau de l'Ouest ve o fr. 30, dans les bibliothèques des gares d Compagnie.

CHEMINS DE FER DU NORD ET DU SOUTH EASTERN & CHATHAM

Paris à Londres en 7 heures.
Services Rapides, Quotidiens, de la Malle.
Départs de Paris-Nord à
8 h. 30 m. — 9 h. 45 m. — 11 h. 35 m. — 4 h. s. — 8 h. 4
Traversée maritime env. 1 heure
Pour prix des places et renseignements, s'adres à l'Agence de la Compagnie, 30, Boulevard Italiens, ou à la Gare du Nord.

Afin d'être mieux servis, recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats.